



**“Los Registros de Buques: Estudio de los diferentes sistemas y
revisión del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras
de Canarias”**

Álvaro Peral Moyano

Trabajo Fin de Grado

Náutica y Transporte Marítimo

Tutor: Prof. Dr^a. María Eugenia Teijeiro Lillo

Escuela de Ingenierías Marina, Náutica y Radioelectrónica

Junio 2019

“Los Registros de Buques: Estudio de los diferentes sistemas y revisión del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias”

Resumen

Los buques se someten al ordenamiento jurídico del Estado cuyo pabellón enarbolan. A su vez, los Estados mantienen el control a través de un sistema de registros. El objetivo del trabajo es analizar la influencia que ejercen en la elección del pabellón las características propias de cada tipo de registro marítimo, teniendo en cuenta las exigencias del tráfico internacional. En la actualidad, gran parte de la flota mundial está inscrita en “registros abiertos”, instaurados en países que ofrecen un servicio comercial a los armadores mediante regulaciones más flexibles, lo que permite reducir los costes operativos. Panamá, las Islas Marshall y Liberia lideran el sector, mientras los países marítimos tradicionales han tenido que evolucionar ante la falta de competitividad de sus registros ordinarios. Para ello, establecieron los denominados “segundos registros”, que incorporan medidas más atractivas para la explotación naviera, en un intento de preservar la flota mercante nacional. En España se creó con este objetivo el Registro Especial de Canarias. Sus características, ventajas, y desventajas se han analizado en este trabajo, desde la perspectiva de la situación actual de la Marina Mercante española, y se han recogido una serie de consideraciones acerca de las propuestas que se podrían introducir para que siga siendo viable a medio y largo plazo.

Palabras clave: Registros abiertos; Segundos registros; Pabellón; Competitividad.

“Ship Registers: Study of the different systems and revision of the Special Shipping Register of the Canary Islands”

Abstract

Vessels are subject to their Flag State legal system. Likewise, States exert control over them through a registry scheme. This study aims to analyze the influence that the specific characteristics of every type of ship register can exercise on the election of the flag, taking into account the demands of international traffic.

Currently, a great part of the world fleet is registered in “open registries”, settled in some countries which offer a commercial service to shipowners through flexible regulations. This allow them to reduce operational costs. Panama, the Marshall Islands and Liberia lead the industry, while traditional maritime States had to evolve due to its ordinary registries’ lack of competitiveness. Thereby, they established the so-called “second registers”, with more appealing measures for shipping, so as to keep the merchant fleet under the national flag. For that purpose, it was created the Special Shipping Register of the Canary Islands in Spain. This study will assess its main aspects, advantages and disadvantages, regarding the present situation of the Spanish Merchant Marine. Different observations are made about several proposals that could be introduced so that it can be viable in the middle and long term.

Keywords: Open registries; Second registers; Flag State; Competitiveness.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Resumen	i
Abstract	I
Índice de figuras.....	V
Índice de tablas	VI
Lista de acrónimos.....	VII
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Objetivos	2
1.2. Metodología	3
1.3. Estado del Arte.....	5
2. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....	8
2.1. Las competencias en materia de Marina Mercante	8
2.2. La Administración Marítima en España	9
2.2.1. La Administración Marítima central	10
2.2.2. La Administración Marítima periférica	10
3. EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE	12
3.1. El concepto de buque como vehículo de la navegación	12
3.2. La naturaleza jurídica del buque	13
3.3. La nacionalidad del buque	15
3.3.1. El principio de libre uso de la alta mar	15
3.3.2. El abanderamiento del buque	17
A) El procedimiento de abanderamiento en España.....	17
1) Buques de nueva construcción	18
2) Buques importados	19
3.3.3. El abanderamiento temporal.....	20
3.4. La inscripción registral del buque.....	22
4. LOS REGISTROS DE BUQUES	23
4.1. Concepto	23
4.2. Tipos de registros	24
4.2.1. Registros cerrados.....	24
4.2.2. Registros abiertos	25
4.2.3. Segundos registros	26
5. LOS REGISTROS ABIERTOS	28

5.1.	El cambio de pabellones (“flagging out”): Antecedentes históricos, causas y consecuencias.....	30
5.2.	La primera generación de registros abiertos	32
5.2.1.	Antecedentes: Siglos XVI-XIX	32
5.2.2.	Principios del siglo XX: Panamá, el primer registro	33
5.2.3.	Período de Entreguerras y Segunda Guerra Mundial: La consolidación del registro de Panamá	34
5.2.4.	Período de Posguerra: La implantación del registro de Liberia	36
5.2.5.	La competencia entre Panamá y Liberia.....	37
5.3.	La nueva época de registros abiertos	39
5.3.1.	La proliferación de registros abiertos entre 1970 y 1990	39
5.3.2.	Hacia el siglo XXI. Los registros abiertos en la actualidad.....	40
5.4.	Los principales registros abiertos en la actualidad	42
5.4.1.	Panamá.....	43
5.4.2.	Islas Marshall.....	48
5.4.3.	Liberia.....	53
5.4.4.	Similitudes y diferencias de los principales registros abiertos	58
5.5.	El papel de las Organizaciones Reconocidas y el Control por el Estado Rector del Puerto, y su vinculación con los registros abiertos	60
5.5.1.	Las Organizaciones Reconocidas	60
5.5.2.	Control por el Estado Rector del Puerto	63
6.	LOS SEGUNDOS REGISTROS.....	67
6.1.	Tipos	67
6.1.1.	Registros off-shore	68
6.1.2.	Registros Especiales.....	68
6.2.	Consideraciones acerca de los segundos registros.....	68
6.3.	Los Segundos Registros en la actualidad.....	69
7.	EL REGISTRO DE BUQUES EN EL SISTEMA ESPAÑOL.....	72
7.1.	El Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras.....	72
7.1.1.	El triple registro de buques y empresas navieras.....	74
7.2.	Registro de Bienes Muebles.....	76
8.	EL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DE CANARIAS	81
8.1.	La evolución de la flota de pabellón español.....	81
8.1.1.	Los efectos del proteccionismo en la marina mercante española.....	81
8.1.2.	La situación en los 90 y la creación del REBECA.....	84
8.1.3.	La consolidación del REBECA y las modificaciones posteriores	85
8.1.4.	La flota actual.....	89
8.2.	Marco jurídico del REBECA	92
8.2.1.	Exigencias de inscripción	92
8.2.2.	Fiscalidad. Bonificaciones fiscales.....	95

A) Impuesto sobre sociedades	95
B) Régimen de las Entidades Navieras en Función del Tonelaje “Tonnage Tax” 96	
C) El sistema de arrendamiento “Tax Lease”	99
D) La cuota empresarial a la Seguridad Social	101
E) El IRPF de los tripulantes.....	101
F) El Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados (ITPAJD)	102
8.2.3. Normativa en materia laboral, de descansos y Seguridad Social	102
A) Exigencias en cuanto a la dotación	102
B) Seguridad Social.....	106
C) Jornada laboral y descansos	106
8.3. El papel de la Administración Marítima y las Sociedades de Clasificación en el REC	110
8.3.1. La actividad inspectora.....	110
8.3.2. Delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas.....	111
8.3.3. Responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas	114
8.4. Cumplimiento	115
8.5. Consideraciones sobre la situación actual del REBECA y propuestas para su modificación	117
8.5.1. Los intereses marítimos y su organización	118
8.5.2. Los aspectos fiscales	121
8.5.3. Los aspectos laborales.....	124
A) El régimen de guardias de mar.....	124
B) Las modalidades de contratación	125
C) La nacionalidad de las tripulaciones y el enrole de extranjeros.....	126
D) La falta de regulación de las agencias de embarque	129
8.5.4. La simplificación de procedimientos y aspectos operativos	130
 9. CONCLUSIONES	 132
 BIBLIOGRAFÍA	 139
MARCO NORMATIVO CONSULTADO.....	143
Anexo I. Tabla “Shipping Industry Flag State performance”	149
Anexo II. Flota controlada bajo pabellón nacional	151

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Estructura de la Administración Marítima en España.	9
Figura 2. Evolución de la flota mundial en número de buques y millones de GT.	31
Figura 3. Efectos del “flagging-out” en países europeos con importante flota mercante.	32
Figura 4. Evolución de las flotas de Panamá y Liberia entre 1948 y 1969.	38
Figura 5. Evolución de las flotas de Panamá, Liberia y Marshall entre 1990 y 2018...	42
Figura 6. Buques inscritos en Panamá por categoría.....	45
Figura 7. Propiedad de la flota de Panamá por número de buques inscritos.....	46
Figura 8. Buques inscritos en las Islas Marshall por categoría.	51
Figura 9. Propiedad de la flota de Islas Marshall por número de buques inscritos.....	52
Figura 10. Buques inscritos en Liberia por categoría.....	56
Figura 11. Propiedad de la flota de Liberia por número de buques inscritos.....	56
Figura 12. Miembros de IACS. Sociedades de Clasificación reconocidas por la UE...	62
Figura 13. Acuerdos regionales de “ <i>Port State Control</i> ” adoptados internacionalmente.	64
Figura 14. Evolución de la flota inscrita en el REC con la introducción de incentivos.	86
Figura 15. Flota controlada por navieras españolas.	88
Figura 16. Evolución de la flota de pabellón español, por tipo de buque, y comparación con la flota total controlada.	92
Figura 17. Esquema explicativo del funcionamiento del Tax Lease.....	101
Figura 18. Guardias de mar y periodos de descanso en el REC.....	108
Figura 19. Acción del Estado en la Mar.	119
Figura 20. Guardias de mar y periodos de descanso en un régimen de dos guardias.	124
Figura 21. Buques inscritos en el MAR (2011-2018), en número de buques y tpm. ..	128
Figura 22. Comparativa entre el MAR de Portugal y el REC de España.....	129

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I. Evolución del tonelaje de Panamá y Liberia y comparación con flota mundial.	38
Tabla II. Actuación de Panamá como Estado de Bandera.	47
Tabla III. Actuación de Islas Marshall como Estado de Bandera.	52
Tabla IV. Actuación de Liberia como Estado de Bandera.	57
Tabla V. Países con segundos registros de buques.	70
Tabla VI. Evolución de las bonificaciones fiscales a los buques del REC.	86
Tabla VII. Evolución de los porcentajes de flota controlada inscrita en el REC.	89
Tabla VIII. Flota controlada por navieras españolas, en número de buques.	90
Tabla IX. Actuación de España (REC) como Estado de Bandera.	116
Tabla X. Comparativa de regímenes de Tonnage Tax.	123
Tabla XI. Flota bajo pabellón nacional en diferentes países europeos.	151

Lista de Acrónimos

ANAVE: Asociación de Navieros Españoles

CE: Comisión Europea

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante

EEE: Espacio Económico Europeo

EMSA: Agencia Europea de Seguridad Marítima

GT: Arqueo Bruto

IACS: Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

ICS: Cámara Naviera Internacional

ITF: Federación Internacional de Trabajadores del Transporte

MOU: Memorándum de Entendimiento

NT: Arqueo Neto

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OMI: Organización Marítima Internacional

ONU: Organización de las Naciones Unidas

SSCC: Sociedades de Clasificación

TPM: Toneladas de Peso Muerto

UE: Unión Europea

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

ZEC: Zona Especial Canaria

1. INTRODUCCIÓN

El concepto del “Estado de Bandera” se basa en el desarrollo histórico de la bandera como símbolo de la nacionalidad (Mansell 2009, 13), siendo esta una de las particularidades que diferencia al buque de otros bienes, pues lo vincula de forma permanente con el Estado, a cuya legislación se acoge en los derechos y deberes que le impone. Esta vinculación se enmarca dentro de las obligaciones y responsabilidades que los países asumen para el uso correcto del principio de libertad de navegación, recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y tiene lugar a través de un conjunto de técnicas que integran el procedimiento administrativo del abanderamiento. Los Estados mantienen el control sobre los buques que enarbolan su pabellón a través de un sistema de registros, que pretende ser, además, garante de la seguridad marítima. En España, el esquema competencial previsto por la Constitución reserva exclusivamente al Estado la regulación en materia de Marina Mercante y abanderamiento. Así, la Administración Marítima mantiene la ordenación y el control de la flota civil a través de un doble sistema de publicidad naval, integrado por el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras y por el Registro de Bienes Muebles, cada uno de ellos con sus objetivos y procedimientos particulares.

En las últimas décadas, las exigencias del tráfico mundial han desembocado en lo que podemos considerar una mercantilización del pabellón del buque. La industria marítima apuesta en la actualidad por la reducción de costes operativos, a través de regulaciones fiscales y tributarias más favorables (Jiménez Piris 2017; Piniella et al. 2017). Esta situación tiene su origen en los comienzos del siglo XX, cuando se instauraron los primeros registros abiertos, es decir, aquellos que permiten la posesión o el control de sus buques mercantes por parte de extranjeros, y en los que el lazo efectivo entre buque y armador es débil o inexistente. Los precursores fueron Panamá y Liberia, aunque muchos otros Estados adoptaron posteriormente normativa similar para atraer a los armadores europeos y norteamericanos, aprovechando la difícil situación por la que atravesaba el mercado de fletes en la década de los setenta.

Las razones por las que los armadores optaron por este tipo de registros fueron, en sus inicios, de tipo comercial y estratégico. Hoy en día, los motivos no son muy diferentes, ya que la inscripción bajo estos pabellones permite reducir los costes en las partidas más importantes. En este sentido, un factor decisivo en el éxito de los registros abiertos ha

sido su flexibilidad en relación con la nacionalidad de las tripulaciones. Por este y otros motivos, como la exención de impuestos o el anonimato de los propietarios, tampoco están libres de polémica. Sin embargo, los esfuerzos de los países marítimos por erradicarlos no solo no han surtido efecto, sino que han contribuido a su consolidación (Montero Llácer 2003).

Actualmente, la mayor parte de la flota mundial está inscrita en registros abiertos. Tan solo los cinco primeros, acumulan el 22% de la flota en número de buques, y casi el 58% del tonelaje mundial, en términos de peso muerto (UNCTAD 2018). Gracias a estas cifras, los Estados obtienen importantes ingresos.

Frente al cambio de pabellones, los registros marítimos ordinarios no eran en absoluto competitivos. Algunos países, como España, iniciaron políticas proteccionistas para tratar de preservar la flota mercante. Sin embargo, estas medidas fueron totalmente inefectivas a largo plazo y acabarían por perjudicar, aún más, los intereses de la Marina Mercante.

Finalmente, se puso de manifiesto que la única solución posible era la adaptación a la realidad del sector. Por ello, muchos países europeos instauraron un marco legal alternativo que permitió la creación de los denominados “segundos registros”, un término medio entre los registros tradicionales y los abiertos que permitiese mantener la flota de pabellón nacional, al dotarlos de una normativa más flexible en todos los ámbitos. España estableció el suyo en 1992, el Registro Especial de Canarias, cuya evolución, características y marco jurídico analizamos en este trabajo. Su éxito en alcanzar los propósitos para los que se ideó ha sido indudable. Sin embargo, la industria marítima ha evolucionado mucho desde entonces, y el registro canario debe adaptarse a estos cambios, como ya han hecho otras banderas. Una revisión de sus objetivos le permitiría seguir siendo una opción viable para los armadores españoles, recuperando la posición perdida frente a sus competidores directos. Reivindicar la Marina Mercante española es primordial para los intereses marítimos del país, y para el empleo de nuestros profesionales marinos.

1.1. Objetivos

El presente Trabajo de Fin de Grado (TFG) parte de las implicaciones que la nacionalidad del buque tiene para el Derecho Marítimo, dentro del análisis de su estatuto jurídico, y más concretamente de su relación con la inscripción registral. De esta forma, el objetivo general de este estudio se centra en el análisis de los diferentes tipos de registros de buques

—cerrados, abiertos y segundos registros—, para determinar cómo sus características influyen en la elección del pabellón, apoyándonos para ello en una comparativa de los principales registros en la actualidad.

Como objetivo específico, se pretende estudiar el sistema español de Registros Marítimos, con vistas a realizar una serie de consideraciones y propuestas en relación con el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA), analizando para ello sus orígenes, evolución y funcionamiento, así como la situación actual de la flota bajo pabellón español.

1.2. Metodología

En este trabajo se ha realizado un estudio de los registros marítimos, desde el punto de vista de la importancia que tienen en relación con todas las cuestiones fiscales, laborales y sociales que afectan a la explotación comercial de un buque mercante. En la industria marítima actual, una regulación más flexible en lo referente a los aspectos mencionados anteriormente puede marcar la diferencia entre un pabellón y otro, siendo este el motivo por el que muchos Estados han establecido registros abiertos.

Para ello, se ha realizado una composición de lugar del contexto en el que surgen estos registros, y se han analizado sus similitudes y diferencias, para tratar de establecer los factores que inciden directamente en su competitividad. También se ha comparado el cumplimiento de los registros líderes (Panamá, Islas Marshall y Liberia) con la normativa internacional, poniendo de manifiesto la importancia del régimen de Control por el Estado Rector del Puerto, y su vinculación con los estándares de seguridad marítima.

Para esta parte del trabajo, se han utilizado como referencias bibliográficas, entre otras, las publicaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), entre las que podemos destacar los informes sobre el transporte marítimo de los años 2016-2018, que han permitido abordar la situación actual de la marina mercante mundial en cuanto a flota controlada por países, principales registros y tipos de buques. Además, se ha complementado el uso de estos informes con las estadísticas obtenidas directamente de la página web de UNCTAD¹, que han ayudado a estudiar la evolución de estos y otros aspectos, y con documentos de referencia de los registros citados (Autoridad Marítima de Panamá (AMP) 2019; International Registries (IRI) 2019; Liberian

¹ UNCTAD STAT. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2UARKHk>; [Consultado 05/06/2019].

International Ship & Corporate Registries (LISCR) 2019). También cabría destacar la tabla “*Ship Industry Flag State Performance 2017/2018*” de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping (ICS) 2018), para evaluar el cumplimiento de los Estados con los convenios internacionales, las inspecciones, las Organizaciones Reconocidas y con cuestiones relacionadas con la dotación.

En el estudio de caso, se aborda el marco jurídico del Registro de Canarias y los incentivos que ofrece para el abanderamiento en España, haciendo especial hincapié en cómo determinadas medidas fiscales y laborales tuvieron una incidencia directa en la recuperación de la flota española, empleando para ello documentos del Ministerio de Fomento: “*El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias*” (Ministerio de Fomento 2018) y de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE 2002). En cuanto a las consideraciones que se han expuesto acerca de su necesaria actualización, nos hemos basado, principalmente, en una comparativa con otros registros europeos, así como en los cambios introducidos por el Segundo Registro portugués de Madeira. Para una mejor comprensión y organización de estas ideas, se han agrupado las propuestas en cuatro apartados esenciales que, a nuestro juicio, deben tenerse en cuenta para recuperar la competitividad del registro canario.

En cuanto a la estructura del trabajo, podemos distinguir tres secciones bien diferenciadas: Una primera parte en la que se aborda el estatuto jurídico del buque, y especialmente, la consideración del pabellón, el abanderamiento y el registro como elementos esenciales de la vinculación permanente que se establece entre el buque y el Estado. Para ello, se introduce el régimen jurídico de la navegación marítima, centrándonos en las competencias que ejerce el Estado español en materia de ordenación y control de la flota civil.

La segunda parte, en la que se expone el concepto del registro marítimo, los diferentes tipos y sus características. En este bloque se desarrolla con detenimiento el cambio de pabellones, sus antecedentes, causas y consecuencias, así como los registros de Panamá, Islas Marshall y Liberia. También se analiza su influencia en la creación de los segundos registros, como la única salida viable de los países europeos para mantener su flota bajo pabellón nacional.

Finalmente, en la última sección, se examina el Sistema Español de registro de buques, destacando el Registro Especial de Canarias, al que se dedica el capítulo más relevante del proyecto. El estudio de caso se centra en su competitividad, para determinar qué

mejoras serían necesarias para acabar con la transferencia de buques españoles a otros pabellones. En último lugar, se exponen las conclusiones generales del trabajo.

1.3. Estado del Arte

En la configuración del estatuto jurídico del buque reviste especial interés la adquisición de la nacionalidad del Estado para poder navegar. En cuanto a las implicaciones del pabellón, y en lo referente al sistema español de registro de buques, podemos destacar a Zambonino (2008) y Pulido (2015), que abordan el régimen jurídico de la Marina Mercante en España y el funcionamiento del sistema de publicidad naval diseñado por el Derecho Español. En cuanto al esquema de competencias y la acción del Estado en la mar, cabe señalar el análisis que llevan a cabo Frutos y Antequera (2017), en el que resaltan la importancia de contar con una organización administrativa capaz de afrontar las exigencias que se derivan del ámbito marítimo.

En relación con la importancia actual de los registros abiertos, Montero (2003) centró su estudio en analizar los orígenes, evolución y consolidación de este tipo de sistemas, para comprender cómo los esfuerzos de las diferentes organizaciones internacionales por erradicar los buques sub-estándar² han conducido a un aumento de los niveles de seguridad y credibilidad de ciertos registros. Para ello, expone el progreso de Panamá y Liberia. En este aspecto, podemos destacar también el análisis que realizan Piniella et al. (2017) acerca del Registro de Panamá, en lo referente a sus antecedentes y situación actual. En concreto, se centran en las ventajas que presenta el registro panameño, la estructura de su flota, y su rol como Estado de Bandera.

Además, consideran a las Organizaciones Reconocidas como las verdaderas protagonistas de la industria marítima actual, y reivindican el papel del Control por el Estado Rector del Puerto. Este ha sido analizado más detalladamente por Almendros (2009) y Díaz (2013). Todos los autores coinciden en poner en valor su eficacia para verificar el cumplimiento de los buques con la normativa internacional, tal y como demuestra también la publicación anual de la Cámara Naviera Internacional “*Ship Industry Flag State Performance*”. En este aspecto coincide Montero (2003), que determina además que no existe actualmente una relación intrínseca entre la seguridad marítima y el tipo de

² Son buques que operan en condiciones deficientes, incumpliendo los estándares internacionales, y que pueden representar un peligro para la navegación segura, con consecuencias para la seguridad de la vida humana y la conservación del medio marino (Díaz Puyol 2013, 138).

registro, por lo que es un error identificar necesariamente a los registros abiertos con estándares menos rigurosos, si bien muchos armadores se decantan por estos pabellones con el objetivo de reducir costes operativos y de tripulación. Por su parte, algunos registros abiertos evidencian una falta de transparencia que ha sido denunciada por autores como Sharife (2010), que cuestiona el lucrativo negocio del registro marítimo de Liberia.

En relación con la influencia de los costes y otros factores en la elección del pabellón, podemos destacar el Trabajo de Fin de Grado de Valentinov (2010), en el que su autor examina los aspectos jurídicos y materiales que inciden en esta decisión, concluyendo que estos pueden agruparse fundamentalmente en factores de tipo económico, operacionales, de acceso a los mercados de capital y políticos. Además, determina en función de estas cuestiones una serie de criterios de elección.

Jiménez (2017), en su TFG *“Los Registros Abiertos de buques: Un análisis general”*, realiza un compendio de las principales características de estos registros, y analiza sus ventajas y desventajas, centrándose en los registros de Panamá, Liberia e Islas Marshall, para analizar su influencia en el transporte marítimo. También introduce el régimen especial del Registro de Canarias y sus principales retos hacia el futuro. Precisamente, Carlier (2002) ya recogía en su documento *“El Registro Especial de Canarias. Ventajas y situación hoy”* las posibles enmiendas que, desde el punto de vista jurídico, económico y práctico, resultaban convenientes para mejorar la competitividad del registro en el futuro. Por su parte, Domínguez (2004) sintetiza la regulación, rasgos principales, finalidad y efectos de la inscripción en el Registro de Canarias, realizando además una aproximación general a los segundos registros de buques. En el ámbito fiscal, Pérez García (2017), lleva a cabo una revisión en profundidad de la fiscalidad de las sociedades inscritas en el registro canario, y evalúa la efectividad de las deducciones de impuestos como punto fuerte del registro, aunque dejando constancia de la relevancia del aspecto laboral. El régimen de las entidades navieras en función del tonelaje, y su compatibilidad con las regulaciones europeas, es el eje central del Trabajo de Fin de Grado de Oliver (2010). Por su parte, las características fundamentales del registro de Canarias, en todos sus ámbitos, se recogen también en la guía informativa elaborada por el Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento 2018).

Las propuestas formuladas por Carlier han sido actualizadas por Clementi (2018), que considera necesario impulsar el Registro Especial de Canarias para que se instaure como una alternativa real frente a otros registros comunitarios. En su TFG *“La modificación del*

Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias”, aborda cuestiones relacionadas con el régimen laboral, fiscal y administrativo del registro, y formula propuestas basadas en la realidad del sector marítimo actual. En relación con las propuestas, resulta relevante también el estudio de los documentos y datos estadísticos de ANAVE, OIT y UNCTAD, así como la comparativa con otros registros marítimos europeos. El de Madeira (Portugal) resulta de especial interés por el éxito alcanzado tras sus recientes modificaciones (Fernandes 2015).

Del mismo modo, en los Congresos Marítimos Nacionales de Santander (2014) y Madrid (2019), organizados por la Real Liga Naval Española, se han abordado la realidad y los retos del sector marítimo español. En lo referente al Congreso de Santander, podemos destacar las ponencias de Carlier, Rodríguez y Utor. El primero se centra en cómo invertir el descenso de la flota del Registro Especial de Canarias, mientras Utor va más allá y plantea una serie de consideraciones acerca de cómo potenciar la Marina Mercante española, y considera que, para ello, “*se necesita un cambio en el modelo de relaciones laborales donde prime la productividad*”. Por último, Rodríguez recuerda que el desarrollo de la Marina Mercante no puede ni debe ligarse a las ayudas de Estado. De hecho, autores como Valdaliso (2001) y Díaz Cano (2013) han relacionado las consecuencias de este tipo de políticas, adoptadas durante gran parte del siglo XX, con la situación actual de la Marina Mercante en España.

En relación con el Congreso de Madrid, cabe reseñar la entrevista realizada a Lobeto, que considera que existen soluciones para evitar que la mitad de la flota mercante navegue bajo pabellones extranjeros. En este sentido, esa viabilidad del registro español podría conseguirse a través del planteamiento de convertir al Registro de Canarias en un órgano público autónomo, capaz de centralizar todas las competencias relativas al mismo (ANAVE 2019).

2. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Dentro del concepto de Marina Mercante desarrollado en base al art. 149.1 de la Constitución Española³ queda incluido, de forma implícita, el régimen jurídico de la navegación marítima, es decir, la regulación de la navegación marítima que se desarrolla en aguas españolas⁴, a excepción de la pesca y la defensa, más allá de que esta se realice con fines mercantiles, tal y como podría sugerir una interpretación literal de la expresión “marina mercante”. (Pulido Begines 2015, 62).

2.1. Las competencias en materia de Marina Mercante

La CE establece la competencia exclusiva del Estado en materia de Marina Mercante y abanderamiento de buques (art.149.1.20)⁵. El concepto de Marina Mercante ha quedado recogido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante⁶ (art.6), que incluye una enumeración exhaustiva de las materias reservadas a la competencia exclusiva estatal. Sin embargo, podemos estimar que se articula fundamentalmente en torno a tres cuestiones principales relacionadas entre sí, que son el transporte marítimo, la seguridad marítima y la protección del medio marino. El registro de buques, en su vertiente de representación del interés público, podría considerarse transversal a estas tres áreas troncales, pues busca mantener la ordenación y el control de la flota civil para garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación. La finalidad de la inscripción incluso va más allá, pues la vinculación

³ Constitución Española de 1978, referida de ahora en adelante como CE.

⁴ Entendiéndose por “aguas españolas” aquellas aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

⁵ Sin perjuicio de que algunas Comunidades Autónomas hayan desarrollado en sus Estatutos competencias sobre el transporte marítimo que se desarrolla íntegramente en las aguas territoriales españolas que corresponden a su litoral, lo que es compatible con el concepto de Marina Mercante contenido en el TRLPEMM, ya que supone el desarrollo de la previsión recogida en el art. 148.1.6 de la CE, que establece que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de puertos de refugio, puertos deportivos y en los que no se desarrollen actividades comerciales. En la práctica, la mayoría de las Comunidades costeras se han dotado, en virtud de este artículo, de competencias en materias relacionadas con la navegación, el salvamento o los vertidos contaminantes, aunque en algunos casos esa competencia se limita a la ejecución, y siempre dentro de los límites geográficos establecidos. En el caso de Andalucía, corresponden exclusivamente a la comunidad las competencias en materia de “*transporte marítimo y fluvial de personas y mercancías que transcurra íntegramente dentro de las aguas de Andalucía*” (Estatuto de Autonomía para Andalucía art.64.1.2). También se establecen competencias de ejecución en materia de puertos y salvamento marítimo en las condiciones descritas anteriormente.

⁶ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. De ahora en adelante, referida como TRLPEMM.

entre el buque y el Estado también abarca la tripulación, en relación con una serie de cuestiones que se analizarán en los próximos capítulos.

2.2. La Administración Marítima en España

El Estado ejerce las competencias en materia de Marina Mercante a través de la Administración Marítima. Según Pulido Begines (2015, 61), se entiende como el conjunto de órganos estatales que tienen competencias sobre las actividades que se desarrollan en el mar y que, por tanto, asumen el control y la vigilancia del cumplimiento de las normas que regulan la navegación marítima.

En este sentido, nuestro Derecho cuenta con un sistema público de registro de buques que obliga a los buques abanderados en España a su inscripción. Un registro sobre el que ejercen sus competencias los órganos de la Administración Marítima, que está constituida por dos niveles: Una Administración marítima central –cuyo marco de actuación abarca todo el territorio nacional– y una periférica, que desempeña sus funciones y competencias en el entorno de un ámbito territorial concreto⁷.

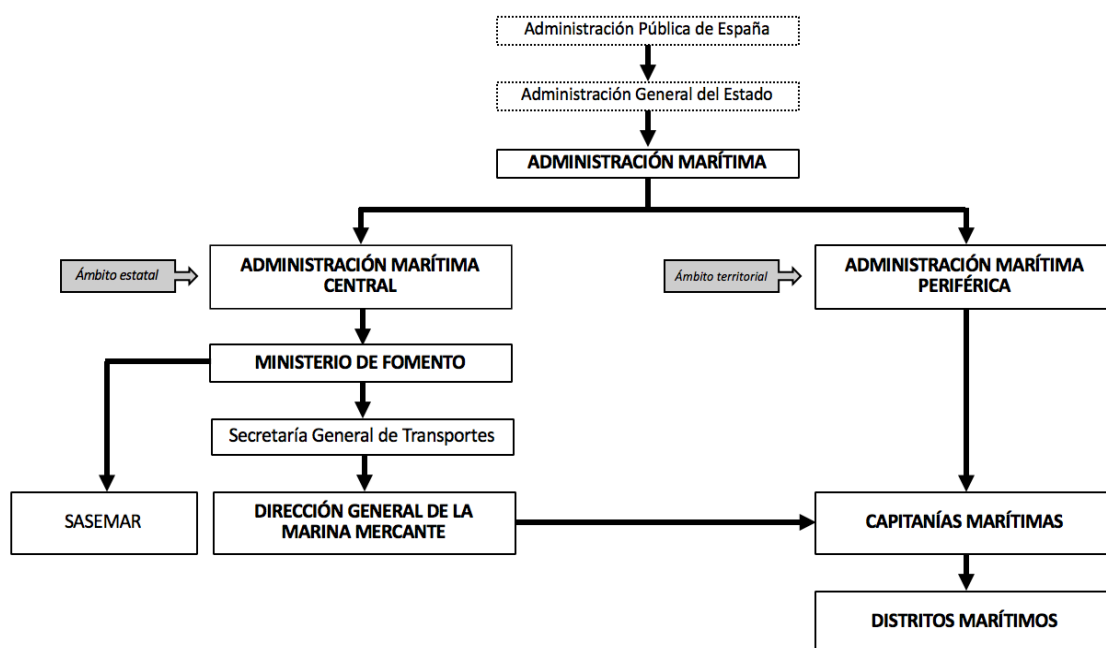


Figura 1. Estructura de la Administración Marítima en España.

Fuente: Elaboración propia.

⁷ La Administración Marítima está regulada en sus dos niveles en el Título II del TRLPEMM: La Administración Central en el Capítulo I y la Administración Periférica, en el Capítulo II. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, aunque se considera incluida en el marco de la Administración central, se encuentra regulada en el Capítulo III.

2.2.1. La Administración Marítima central

Las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil son propias de la Administración marítima central y, de forma más concreta, del Ministerio de Fomento (art. 263 TRLPEMM). El órgano administrativo central competente en materia de navegación marítima es la “Dirección General de la Marina Mercante”⁸, adscrito a la Secretaría General de Transportes. Dentro de la Administración Marítima Central se integra la “Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima” (SASEMAR), entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, con competencias para la prestación de servicios de rescate, remolque y asistencia de embarcaciones, control del tráfico marítimo y prevención y lucha contra la contaminación marina (art. 268.1 TRLPEMM). También adscrito al Ministerio de Fomento, encontramos un órgano colegiado para la investigación de accidentes marítimos, la “Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos” (CIAIM). Para el ejercicio de las competencias administrativas en materia de navegación marítima, el TRLPEMM (art.278) prevé la constitución del “Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil”. Las funciones de este cuerpo, así como las condiciones de integración de sus funcionarios, se recogen en el RD 1055/2002, de 11 de octubre.

2.2.2. La Administración Marítima periférica

La Administración marítima periférica se estructura en torno a las Capitanías Marítimas, que se establecen en los puertos “*en los que se desarrolla un determinado nivel de actividades de navegación*” o en los que las condiciones de tráfico o seguridad así lo requieran, tal y como queda reflejado en el TRLPEMM (art.266.1). A su vez, dentro del ámbito geográfico de las mismas pueden integrarse uno o varios Distritos Marítimos⁹. El Capitán Marítimo es el máximo responsable de la Capitanía¹⁰, ejerciendo “*la dirección, organización y control de todos sus servicios*” bajo las instrucciones de la DGMM. Es su responsabilidad garantizar la seguridad y protección marítima, así como la prevención de la contaminación, para lo que se le asignan una serie de potestades. Por su parte, al frente

⁸ En adelante referida como DGMM.

⁹ La constitución de las Capitanías y Distritos Marítimos quedó regulada por el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, ya derogado. En la actualidad se rigen por el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo.

¹⁰ Las funciones y competencias del Capitán Marítimo se enumeran en el art.266 del TRLPEMM. Estas se completan con las recogidas en el RD 638/2007 (Capítulo II, arts. 9-13).

de cada Distrito Marítimo se encuentra un Jefe de Distrito, que ejerce la jefatura de las unidades dependientes de los mismos y desarrolla las tareas y responsabilidades que se recogen en el Capítulo II del RD 638/2007 (arts. 11-14).

3. EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE

El Derecho Marítimo tiene por objeto un conjunto de relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar y que están ligadas a la navegación (Arroyo 2002, 21). La navegación requiere un elemento físico capaz de desplazarse por las aguas, llámese embarcación, buque, barco..., y definir este elemento físico de la navegación, y su estatuto jurídico, es una de las labores esenciales para el Derecho Marítimo. El “estatuto jurídico del buque” se entiende como el conjunto de normas de Derecho público y privado que conforman el régimen jurídico al que se va a ver sometido el buque, y que definen su posición en el conjunto del ordenamiento jurídico (Pulido Begines 2015, 79).

En definitiva, en las relaciones jurídicas que el Derecho Marítimo trata de ordenar, el buque, su abanderamiento y su control a través de registros, son cuestiones fundamentales para que un buque pueda navegar bajo bandera de un Estado, de ahí que el buque se convierta, así, en el protagonista central de su regulación.

3.1. El concepto de buque como vehículo de la navegación

La noción o el concepto de “buque” repercute directamente en el Derecho Marítimo, ya que, como hemos expuesto, se trata del elemento central de su regulación. Sin embargo, no existe unanimidad a la hora de establecer una definición concreta y válida en todos los casos, con un alcance global aplicable independientemente de la materia en cuestión. Ello ha dado lugar a un concepto de buque particular y limitado para cada materia, ya que en la práctica se ha optado por la adopción de una definición diferente en función de la norma. De esta forma, se hace necesario analizar para cada caso determinado cuál es el concepto de buque que se aplica. Un claro ejemplo de ello son los Convenios Internacionales, en los que se recogen precisiones acerca de lo que debe entenderse por buque a sus efectos particulares. En función del objetivo del Convenio, esa definición tendrá un carácter más técnico o descriptivo. Según el Convenio MARPOL¹¹, *“por buque se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes”* (art.2.4).

¹¹ Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973/1978.

En el ordenamiento jurídico español, el concepto de buque queda recogido en el TRLPEMM y en la Ley de Navegación Marítima¹², que consagra su Título II al Estatuto Jurídico del buque. Esto supone acabar con la situación de inseguridad jurídica que se daba con el Código de Comercio de 1885¹³ (Pulido Begines 2015, 81).

En el TRLPEMM, el legislador se refiere al buque mercante y lo define como “*todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca*” (art.9.3). Señalar que, a los efectos de esta Ley, se considera “*buque civil*” cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante que sea apto para la navegación y no se encuentre afecto al servicio de defensa, tal y como queda recogido en el art.9.2.

Por su parte, la LNM prescinde del concepto más genérico de “buque” para referirse a “vehículo de la navegación”, como se refleja en el Capítulo I: “*De los buques, embarcaciones y artefactos navales*”. Se entiende así por buque “*todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros*” (art.56).

Además, realiza una distinción formal entre este concepto y otros afines, como “embarcación”, “unidad menor”, “artefacto naval” y “plataforma fija” (arts. 57-59). Esta distinción obedece a distintos criterios. Por un lado, la posibilidad o no de desplazamiento y maniobra. Mientras que los tres primeros están ligados a la movilidad, los dos restantes están destinados a permanecer en puntos fijos. Por otro, al tamaño del vehículo con capacidad de maniobra, y así el buque se identifica por el criterio de la dimensión de la eslora (24 metros), del resto de vehículos que tendrán menor eslora. Del mismo modo, la flotabilidad es otro de los criterios, encontrando que diques flotantes, mejilloneras y otras estructuras para acuicultura se integrarán en esa consideración, frente al artefacto naval o la plataforma fija que quedan anclados al lecho marino.

3.2. La naturaleza jurídica del buque

Una vez estudiado el concepto de buque y su importancia para el Derecho Marítimo, podemos seguir profundizando en la configuración de su estatuto jurídico. La naturaleza jurídica y la identificación del buque son también una pieza fundamental para concretar

¹² Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. En adelante referida como LNM.

¹³ Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. Hasta la aprobación de la LNM, era la norma que regulaba el comercio y la navegación marítima en España (Libro III, del comercio marítimo).

esta configuración. Sin embargo, la puntualización de la naturaleza jurídica del buque es un asunto realmente complejo, debido a las particularidades del objeto.

Para la LNM, *“el buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias”* (art.60.1), es decir, una cosa compleja formada por varias partes, pero legalmente indivisible (una unidad), ya que el buque conserva su identidad aún cuando las diferentes partes que lo componen sean sustituidas sucesivamente (art.60.4).

Podemos afirmar que las dos singularidades más significativas que presenta la naturaleza del buque son, por un lado, la tendencia histórica a la “personificación”, es decir, a la asignación de ciertos atributos de personalidad jurídica (nombre, nacionalidad, domicilio...), pese a su consideración como “bien mueble”; y, por otro lado, su clasificación como cosa compuesta dotada de individualidad, lo que plantea la cuestión de determinar qué partes de las que integran esa individualidad se ven afectadas por los negocios jurídicos que tengan por objeto el buque.

La consideración del buque como “bien mueble” atiende a su naturaleza y finalidad económica, que no es otra que la de destinarse a la navegación trasladándose de un puerto a otro. Sin embargo, la ley también le ha dotado de atributos que pueden considerarse propiamente inmobiliarios, como la capacidad para ser hipotecado. No obstante, con el establecimiento de instituciones como la hipoteca mobiliaria, el buque se configura actualmente como un bien mueble propiamente dicho, perdiendo en parte esa especialidad, aunque conservando atributos de personalidad. Según la LNM, *“el buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen”* (art.60.5).

En cuanto a la descripción del buque como una unidad compuesta a su vez por varias partes, la LNM diferencia entre partes integrantes, pertenencias y accesorios.

“Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad” (art.60.2).

Por su parte, se consideran *“pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura”* (art.60.3). Por último, *“son accesorios los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal”* (art.61).

La LNM aborda la cuestión de si los negocios jurídicos y derechos sobre el buque afectan o no a todos los elementos que lo componen. Tal y como queda recogido en el art.62, los negocios jurídicos relativos al buque, la propiedad y los demás derechos que recaigan sobre él comprenderán sus partes integrantes y pertenencias (salvo que se excluyan) pero

no sus accesorios (salvo que se incluyan). *“No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen”*.

3.3. La nacionalidad del buque

Una de las peculiaridades que presenta el buque frente a otros bienes es que adquiere la nacionalidad del Estado cuyo pabellón enarbola, a través de un conjunto de mecanismos que tienen por objetivo vincular al buque con el Estado e identificar a su explotador (Pulido Begines 2015, 98-99). El pabellón, el abanderamiento y el registro son los elementos que permiten esa vinculación permanente entre buque y Estado, por lo que están indisolublemente unidos.

La nacionalidad se adquiere mediante un proceso administrativo complejo, el abanderamiento, que se inicia con la matriculación, sigue con la inscripción registral y entrega de documentación y, finalmente, concluye con el otorgamiento del pabellón. La LNM define el abanderamiento como *“el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español”* (art.88), lo que se traduce en la adquisición por parte del buque de la nacionalidad española a todos los efectos (art.90). El abanderamiento implica también la asignación de un domicilio (el puerto de matrícula), un nombre y un número de identificación.

3.3.1. El principio de libre uso de la alta mar

La adjudicación de una nacionalidad a los buques está estrechamente vinculada con el Principio de libre uso de la alta mar, del que podemos considerar que es consecuencia directa. Este Principio queda recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982¹⁴, considerada como *“la Constitución de los océanos”* (Treves Tullio 2013).

Teniendo en cuenta la delimitación de los espacios marítimos efectuada por la Convención, el Estado pueden asumir diferentes roles en el contexto marítimo, en función

¹⁴ También conocida como Convenio de Montego Bay. En adelante referida como CNUDM. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2I5w5ES>; [Consultado 26/03/2019].

de su relación con los buques. De esta forma, ejerce el papel de Estado del pabellón con los buques que enarbolan su bandera, mientras en relación con los buques extranjeros, puede actuar como Estado ribereño o Estado rector del puerto.

El principio de libertad de navegación implica que todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen derecho a que los buques que enarbolan su bandera naveguen libremente por alta mar (CNUDM art.90). Es en este punto donde el concepto de “Estado del pabellón” se vuelve crucial, ya que en alta mar los buques quedan sometidos exclusivamente a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbolan, gozando de inmunidad frente a otros Estados¹⁵. El Estado del Pabellón asume una serie de obligaciones y responsabilidades para el correcto uso de la libertad de los mares, ejerciendo funciones de control, vigilancia y protección, y establecido una dependencia buque-Estado (Pulido Begines 2015, 99). La nacionalidad también pretende determinar la disciplina aplicable en los casos de conflicto que puedan surgir en relación con la explotación del buque. Se exige que los buques posean una única nacionalidad (art.92) y que los Estados mantengan un registro de los buques que enarbolan su pabellón, en el que figuren los nombres y características.

Sin embargo, el planteamiento de la CNUDM acerca de la nacionalidad de los buques suscita problemas en el marco internacional. La Convención establece en su artículo 91 que cada Estado determinará los requisitos para conceder su nacionalidad a los buques. El inconveniente aparece cuando no existe coincidencia entre los Estados a la hora de establecer estos requisitos.

La CNUDM sí dispone que, a pesar de la soberanía de los Estados para conceder su nacionalidad, ha de existir una “relación auténtica” entre el buque y el Estado, como ya recogía la Convención de Ginebra de 1958. Es lo que se conoce internacionalmente como “*genuine link*”. No obstante, parece quedar en una mera declaración de intenciones, ya que no precisa qué debe entenderse por esa relación auténtica o lazo efectivo. Es por ello que, en la práctica, la autonomía de los Estados para otorgar su pabellón es ilimitada, lo que ha desembocado en graves problemas de competencia desleal por parte de algunos Estados, que ofrecen estímulos de abanderamiento basados fundamentalmente en una flexibilización de los requisitos de control y en una legislación fiscal y laboral mucho más

¹⁵ Esta inmunidad está limitada en una serie de supuestos en los que la CNUDM ha establecido la competencia de terceros estados para visitar, interceptar e incluso detener a un buque extranjero en alta mar, siempre que se considere que el buque en cuestión se dedica a actividades castigadas por la comunidad internacional y recogidas en la propia Convención (piratería, trata de esclavos, tráfico de estupefacientes...). Se establecen en estos casos los derechos de visita y persecución (arts.110-111).

ventajosa para las empresas navieras, amparándose en una interpretación amplia del principio de vinculación real. Han surgido así los denominados “registros abiertos” o “banderas de conveniencia”, fenómeno que se estudiará más detenidamente a lo largo del desarrollo del trabajo, pues es el desencadenante de la creación de los segundos registros como medio de fomento de las flotas mercantes de los países marítimos tradicionales, que se han visto mermadas por el auge de los registros abiertos.

3.3.2. El abanderamiento del buque

El abanderamiento es el procedimiento administrativo que permite dar cumplimiento a la exigencia de que los buques adquieran la nacionalidad de un Estado para poder navegar. La nacionalidad liga el buque al Estado, que ejerce el control a través del sistema de registro. En España, el abanderamiento implica la adquisición por parte del buque de la nacionalidad española, acogándose a su legislación y a los derechos y deberes que le concede e impone, otorgándole además el derecho a enarbolar pabellón español¹⁶.

El abanderamiento se acredita documentalmente con la “patente de navegación”, expedida por el Ministerio de Fomento. Este documento autoriza al buque a navegar bajo pabellón español y legitima al capitán en el ejercicio de sus funciones a bordo. Por su parte, el “certificado de matrícula” es el documento que acredita que el buque se encuentra legalmente matriculado en España, al reflejar de forma literal el contenido del asiento en la correspondiente hoja.

A) El procedimiento de abanderamiento en España

El procedimiento de abanderamiento queda recogido en el Capítulo III del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo¹⁷, y difiere sustancialmente en función de si el buque es importado o de nueva construcción.

¹⁶ Ley 39/1981, de 28 de octubre, por la que se regula el uso de la bandera de España y el de otras banderas y enseñas. Art.3.5: “La bandera de España se enarbolará como pabellón en los buques, embarcaciones y artefactos flotantes españoles de cualquier tipo, clase o actividad...”. El uso de la bandera de España en los buques también se recoge en el Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales.

¹⁷ Las referencias que se realizan en este apartado al Registro Marítimo y al Registro de Bienes Muebles se amplían en el capítulo 7, en el que se trata el sistema español de registro de buques.

1) Buques de nueva construcción

En los buques de nueva construcción, el expediente de abanderamiento se inicia con la solicitud de autorización para la construcción, que será presentada por el astillero y el titular contratante al Capitán marítimo del lugar en el que se esté construyendo el buque, quien a su vez la remitirá al Director General de la Marina Mercante.

Una vez autorizado el proyecto y clasificado el buque según las disposiciones del SOLAS, la DGMM referirá de nuevo el expediente a Capitanía. En caso de que sea satisfactorio y se conceda la autorización, válida por un periodo máximo de un año, el Capitán Marítimo ordenará que se inicie la matriculación del buque en la lista novena, incluyéndose en el folio correspondiente las particularidades propias del buque y su construcción, y haciendo constar también si se solicita la reserva de folio en otra Capitanía. En esta solicitud de matrícula provisional se requiere incluir también tres propuestas de nombre para el buque, cuya aprobación corresponderá a la DGMM.

Tras la botadura, el Capitán marítimo solicitará a la DGMM la lista y distintivo de llamada definitivos. Por su parte, una vez completadas las pruebas de mar, el titular podrá solicitar el rol provisional, que será válido por periodo de tres meses y en el que constará la lista a la que pertenezca el buque y folio correspondiente, quedando reservado para su matrícula definitiva. Para ello, se deben aportar los documentos que se enumeran en el art.44¹⁸, que, junto con el expediente de construcción, serán remitidos al Registro Marítimo Central para anotaciones. Una vez incluidos en la lista provisional todos los datos referentes a las pruebas de mar y la entrega del rol provisional, se devolverán a la Capitanía Marítima, a excepción de la ficha técnica, que se archivará en el Registro Central.

El asiento provisional en la lista novena permanecerá abierto hasta que se termine el expediente de construcción y matrícula. Aunque el rol provisional es válido durante tres meses, el titular del buque tendrá que presentar ante el registro de matrícula provisional la solicitud de matrícula definitiva (en ese o en otro registro) en un plazo máximo de dos meses, abriéndose así la matrícula definitiva en la lista y folio que correspondan, con carácter permanente. El asiento definitivo se remitirá al Registro Central para comprobar los datos de los diferentes documentos. En él se anotarán las posteriores modificaciones que pudieran efectuarse en el buque, cambios de dominio, gravámenes... La última

¹⁸ Se debe hacer constar título de propiedad, copia de las actas oficiales de las pruebas de mar y pruebas de estabilidad, ficha técnica del buque y documentos relativos a los certificados que le sean de aplicación según los convenios internacionales y la normativa nacional.

anotación será la baja del buque, ya sea por cambio de lista, exportación, desguace o pérdida total por accidente o baja de oficio. Todas estas cuestiones se comunicarán de oficio al Registro de Bienes Muebles para mantener la concordancia de los asientos. Las solicitudes de cambio de lista o nombre y baja serán sometidas a la aprobación de la DGMM.

En el caso de que el titular opte por la matriculación definitiva en un lugar diferente de donde se construyó el buque, la Capitanía del lugar de construcción tendrá que remitir a la de matrícula definitiva el expediente íntegro con copia literal y certificada del asiento del buque en la lista novena, realizando las anotaciones oportunas de cancelación del mismo y cerrándose así definitivamente la matrícula provisional.

Se expedirá copia certificada del nuevo asiento definitivo al titular, de forma que pueda solicitar la inscripción del buque en el Registro de Bienes Muebles. Esta inscripción se llevará a cabo en el Registro de Bienes Muebles que corresponda a la Capitanía o distrito marítimo en el que se haya matriculado el buque. Una vez inscrito el buque en el Registro de Bienes Muebles, y antes de que finalice el periodo de validez del rol provisional, el titular debe presentar un certificado que acredite dicha inscripción para la entrega del rol definitivo.

La patente de navegación será otorgada por el Ministerio de Fomento y expedida por el Director General de la Marina Mercante cuando se remita el expediente de construcción y matrícula al Registro Central, tras la matrícula definitiva del buque en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro de Bienes Muebles. Se trata de un documento obligatorio para los buques de más de 20 GT¹⁹ y debe quedar siempre bajo la custodia del Capitán. En la DGMM se lleva a cabo un registro de las patentes en un libro foliado, en el que figuran los datos del expediente de matrícula de los buques.

2) Buques importados

En el caso de buques importados del extranjero se permitirá que estos naveguen provistos de pasavante provisional para dirigirse a un puerto español. Este pasavante será expedido por el Cónsul de España en el lugar que proceda y tendrá un periodo de validez no superior

¹⁹ Los buques de menos de 20 GT podrán solicitar la patente de navegación, si bien su pabellón y mando quedan acreditados en el rol de navegación, de carácter obligatorio.

a seis meses, en los que el titular del buque tendrá que solicitar el abanderamiento en la Capitanía Marítima en la que se vaya a matricular²⁰.

Un buque no podrá estar matriculado simultáneamente en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro Estado, por lo que no se podrá autorizar la matrícula o pasavante de un buque hasta que la autoridad competente en el registro de procedencia haya acreditado la baja. La LNM establece un régimen de garantías reales por el cual la adquisición del pabellón español no se producirá hasta que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes, o se haya hecho constar el consentimiento por escrito de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia. De forma análoga, tampoco se autorizará la baja de un buque en el Registro español para su inscripción en el extranjero sin estas garantías (art.93).

Una vez cursada la solicitud, y siempre que se reúnan las prescripciones mencionadas, la DGMM propondrá al Ministerio de Fomento la aprobación del abanderamiento y posterior expedición de la patente de navegación.

3.3.3. El abanderamiento temporal

La LNM recoge la posibilidad de cambio temporal de pabellón de un buque por arrendamiento (art.94), dejando la puerta abierta a que se aplique en diferentes casos, al no establecer un determinado tipo o contrato. Lo que sí parece claro es que el contrato debe producir el efecto de transmitir temporalmente la posesión (art.94.3). Realmente no solo se entiende esta “posesión” en un sentido físico, ya que debe implicar también el ejercicio de un poder efectivo sobre el buque.

Básicamente, podemos considerar que existen dos formas de fletar un buque por un periodo de tiempo determinado: Arrendamiento a casco desnudo y “*time charter*” (Ngeow y Ying Ni 2013). El arrendamiento a casco desnudo implica la transferencia tanto de la posesión como de la gestión del buque, de manera que, durante el periodo de vigencia del contrato, el fletador posee el control total, incluyendo el derecho a designar el capitán y la tripulación²¹.

²⁰ La solicitud tendrá que ir acompañada de un documento oficial que acredite la importación del buque, título de propiedad o contrato de arrendamiento, certificado de baja en el registro de procedencia y justificante de pago de los tributos de Aduanas. Los documentos otorgados en el extranjero y que vayan a reflejarse en el Registro marítimo español deberán estar debidamente legalizados.

²¹ Así se recoge en el art.2 del Convenio de Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986.

El abanderamiento temporal posee dos vertientes. En el caso de España, los buques nacionales pueden abanderarse temporalmente en el extranjero cuando sean arrendados por residentes fuera de España (*“bareboat registration out”*), y del mismo modo, los buques extranjeros pueden ser autorizados a enarbolar pabellón español de forma temporal cuando sean arrendados por residentes en España (*“bareboat registration in”*). La gestión y operativa del buque quedará sujeta a las leyes del Estado de abanderamiento temporal, que en el marco internacional recibe el nombre de *“Bareboat Registration State”*. Sin embargo, la titularidad del buque y las hipotecas, cargas y gravámenes existentes seguirán rigiéndose por la normativa del Estado de abanderamiento original (*“Primary State”*) (Ngeow y Ying Ni 2013).

La concesión temporal de pabellón español a los buques extranjeros queda sujeta a la presentación ante el Registro de Buques y Empresas Navieras de la correspondiente certificación del registro de procedencia relativa a las cargas y gravámenes existentes, así como el consentimiento de los acreedores o la cancelación de los mismos. Cabe reseñar que los buques importados con abanderamiento provisional no pueden acceder al Registro de Bienes Muebles, ya que en este registro la primera inscripción debe ser la propiedad. Si se cumplen los requisitos y se autoriza el cambio temporal de pabellón, la ley aplicable a los gravámenes inscritos será la del registro que poseía el buque cuando se constituyeron (art.96). La LNM aplica, de forma análoga, el mismo régimen de garantías reales para los buques españoles que se registren temporalmente en el extranjero. Este es el motivo por el cual el abanderamiento temporal de un buque español en el extranjero no implica su baja en el Registro de Bienes Muebles.

Pese a la aparente dualidad de este concepto de abanderamiento temporal, cabe recordar que la nacionalidad del buque es única, y tal y como se establece en la CNUDM, los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado. Por lo tanto, aunque la titularidad del buque y las cargas que existen sobre él permanezcan sujetas a la regulación del Estado de abanderamiento original, el derecho a enarbolar el pabellón de este Estado queda en suspenso. En este sentido, la LNM se ciñe a que *“el Registro Marítimo no practicará la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cerciore de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia”* (art.95). A los mismos efectos, la Administración marítima española notificará al Estado de pabellón de procedencia la baja del abanderamiento temporal en España, cuando esta se produzca.

3.4. La inscripción registral del buque

La CNUDM introduce el requerimiento de que todo Estado mantenga un registro de buques en el figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, ejerciendo su jurisdicción sobre estos y sobre la tripulación en relación con las cuestiones administrativas, técnicas y sociales (art.94.2).

En la configuración del estatuto jurídico del buque, la inscripción registral y el régimen de publicidad diseñado en el sistema español son exigencias esenciales e imprescindibles. Tal y como define la propia LNM, *“el buque es un bien mueble registrable”* (art.60.1). Ya hemos estudiado los motivos a los que atiende su consideración como “bien mueble”, pero no podemos perder de vista la importancia que reviste la exigencia de registro de los buques. La inscripción registral se justifica por razones muy diversas y de distinta índole, tanto de Derecho Público como Privado y tiene, a su vez, efectos jurídico-públicos y jurídico-privados. La inscripción en el registro administrativo tiene efectos de Derecho Público e identifica el interés general, traducido en control y protección de la flota civil, seguridad marítima, protección del medio marino... Por su parte, el registro mercantil sirve a los intereses propios del Derecho Privado, proporcionando la seguridad jurídica necesaria.

Los registros marítimos pueden estructurarse como un sistema unitario o dual. En los sistemas unitarios, los buques se inscriben en un registro único, que produce efectos jurídico-públicos y jurídico-privados; por el contrario, en un sistema dual se exige la inscripción del buque tanto en un registro administrativo como en un registro mercantil. El Derecho español establece un doble sistema de publicidad naval, en el que los buques deben inscribirse obligatoriamente en el Registro Marítimo y en el Registro de Bienes Muebles. Así, se incorporan en España dos sistemas registrales diferentes, con fines y procedimientos específicos. El primero, vinculado a la satisfacción de intereses administrativos y, el segundo, a las exigencias privadas de publicidad mercantil²².

²² El análisis del sistema de registro de buques en España lo abordaremos en el capítulo 7, al que nos remitimos.

4. LOS REGISTROS DE BUQUES

4.1. Concepto

La asignación de una nacionalidad a los buques responde a una exigencia del Derecho Internacional recogida en la CNUDM. En consecuencia, todo buque posee una nacionalidad, que es única e implica a su vez la sumisión al ordenamiento jurídico del Estado del Pabellón. Todo Estado debe ejercer su jurisdicción y control sobre sus buques. Con este objetivo, y para garantizar la seguridad marítima, los buques se inscriben en un registro.

Tradicionalmente ha existido una relación auténtica entre la nacionalidad de los buques y su propietario. Los buques se inscribían en registros convencionales y el abanderamiento, como proceso de adquisición de la nacionalidad, se entendía como un refrendo de la autoridad del Estado, quedando el buque sujeto a la legislación nacional (Jiménez Piris 2017, 9). Este hecho implicaba también una vinculación real entre los países marítimos tradicionales y sus flotas, de forma que, con carácter general, las flotas mercantes de mayor importancia por su tamaño o tonelaje estaban registradas en los Estados de reconocida tradición naviera, que contaban con importantes armadores y empresas marítimas. Sin embargo, el concepto de la nacionalidad del buque ha cambiado significativamente desde que surgieron los denominados “registros abiertos”²³ y, especialmente desde que se generalizó su uso, a partir de la década de los setenta. Hoy en día, y debido a las exigencias del tráfico marítimo mundial, la elección del pabellón del buque se ha convertido en una mera decisión comercial, que busca la reducción de costes adicionales y la sujeción a una normativa fiscal favorable (Piniella et al. 2017, 21). Por este motivo, los registros abiertos han recibido en muchos casos la consideración de “banderas de conveniencia”²⁴, y se han asociado con una flexibilización de los requisitos de seguridad marítima y un deterioro de las condiciones laborales. Sin embargo, como sostiene Montero (2003), estas consideraciones no deben hacerse extensibles a todos los registros abiertos, ni a todos los buques registrados en este tipo de banderas, teniendo en cuenta que alrededor del 54% del tonelaje mundial enarbola pabellones de conveniencia,

²³ También referidos como “ORs”, por sus siglas en inglés (Open Registries).

²⁴ También “BdC”, por sus siglas.

por lo que debemos atender a un análisis más detallado que realizaremos en los siguientes apartados.

4.2. Tipos de registros

Con carácter general, podemos clasificar los registros de buques en tres categorías principales: registros cerrados, registros abiertos y segundos registros.

4.2.1. Registros cerrados

Los registros cerrados, también denominados convencionales, nacionales o tradicionales, se caracterizan por la existencia de un vínculo efectivo entre buque, propietario y bandera (Jiménez Piris 2017, 12), ya que solo permiten el registro de buques de empresas nacionales. Fueron los primeros que se crearon, en países eminentemente marítimos, como Grecia, Reino Unido o España. La adquisición de la nacionalidad en este tipo de registros responde primeramente a una necesidad de ordenación de la flota mercante, con el objetivo de mantener el control y la protección sobre los buques civiles, vinculándolos con el Estado.

En los registros cerrados, el Estado del Pabellón establece unos requisitos acerca de la composición de las tripulaciones, exigiendo que una parte importante de la dotación esté compuesta por nacionales de ese Estado. En relación con las condiciones laborales y de descanso, es habitual que los registros convencionales impongan en su normativa nacional requerimientos adicionales a los que determinan los convenios internacionales. Además, se requiere, con carácter general, la inscripción de los marinos en el régimen de seguridad social. Por su parte, la explotación del buque queda sujeta al pago de los tributos correspondientes y las empresas deben hacer frente también a otros impuestos, como el de sociedades.

Los registros tradicionales cuentan con una Administración Marítima consolidada, que dispone de un cuerpo suficiente de inspectores para garantizar la seguridad marítima y el cumplimiento de la normativa internacional y nacional, que suele ser también muy exigente.

4.2.2. Registros abiertos

Los registros abiertos no exigen una vinculación real entre la nacionalidad de los buques y la de aquellos que los poseen o gestionan, es decir, permiten la propiedad o control de sus buques mercantes por extranjeros. Por la propia naturaleza del registro, el concepto de nacionalidad varía. Los ORs se establecen con el objetivo específico de ofrecer un servicio comercial a los armadores, permitiendo a su vez obtener importantes ingresos para el Estado de Bandera (Jiménez Piris 2017, 21).

En los registros abiertos, la explotación comercial del buque no está sujeta al pago de impuestos. Las empresas marítimas solo tienen que afrontar el pago de los derechos de registro de sus buques, cuando se realiza la inscripción, y de unas tasas anuales, normalmente en función del arqueo, estando exentas del impuesto sobre sociedades. Existe libertad contractual para el reclutamiento de tripulantes procedentes del denominado tercer mundo, cuyas condiciones laborales no son las de la legislación estatal, evitando así el excesivo intervencionismo de las administraciones marítimas nacionales (Domínguez Cabrera 2004, 106). En relación con la normativa laboral, cabe señalar que no existe fiscalidad sobre la renta de los tripulantes extranjeros no residentes, y tampoco es obligatoria la inscripción de los marinos en el régimen de seguridad social. El tipo de contrato es también una característica distintiva, ya que se ha impuesto el contrato por campañas.

En cuanto a las inspecciones, debido al volumen de flota de los grandes ORs y a la inexistencia, en algunos casos, de una administración marítima competente, los registros abiertos delegan la función inspectora en organizaciones reconocidas.

Gracias a la conjunción de los factores expuestos anteriormente, los registros abiertos representan una opción muy atractiva para los armadores, que se benefician de un ambiente tributario favorable y una disminución de los costes operativos. Sin embargo, se considera que estas ventajas pueden ir en detrimento de la seguridad marítima, la protección laboral de los trabajadores de la mar y la seguridad frente a actos delictivos. Los ORs permiten conservar el anonimato de los propietarios de los buques. En muchos casos, la estructura de estos registros hace imposible localizar al verdadero beneficiario de la explotación comercial, eludiendo así el pago de tasas e impuestos en su país de establecimiento y escapando de la responsabilidad (Jiménez Piris 2017, 40).

Para la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), “*un buque que enarbola pabellón de un país diferente al de su propietario es un buque con bandera de conveniencia*”. Ante el uso indistinto que de forma generalizada se hace de los términos “registro abierto” y “bandera de conveniencia”, cabría matizar que no son totalmente equivalentes. La consideración de un registro como abierto es objetiva, y atiende a las características de accesibilidad del mismo. Por el contrario, la calificación de BdC ha sido empleada de forma peyorativa principalmente por los sindicatos, en referencia al oportunismo que caracteriza a la elección de estos registros (Jiménez Piris 2017, 27). Se trata pues, de una consideración subjetiva realizada por ITF, que elabora anualmente una lista de las Banderas de Conveniencia. Para ello, tiene en cuenta hasta qué punto existen buques de propiedad extranjera inscritos en el registro, así como una serie de criterios internos que valoran la capacidad y el deseo de cumplimiento del Estado de abanderamiento con las normas internacionales, en especial en relación con la seguridad, el medio ambiente y el respeto a los derechos humanos y las libertades sindicales²⁵.

La influencia de ITF es tal que, a través de su Comité de Prácticas Aceptables (FPC), lidera la campaña contra las BdC, negociando acuerdos con organizaciones internacionales y empresas marítimas para el establecimiento de unas condiciones mínimas de vida y trabajo para los marinos. Además, lleva a cabo inspecciones que velan por el cumplimiento de estos acuerdos e incluso han puesto en marcha acciones de protesta en colaboración con sindicatos portuarios.

4.2.3. Segundos registros

Los segundos registros surgen como una iniciativa de los Estados marítimos tradicionales para luchar contra el fenómeno de las banderas de conveniencia, debido a la transferencia masiva de buques a estos registros procedentes de las banderas convencionales. Según Domínguez Cabrera (2004), se desarrollan como “*una vía indirecta para el subsidio y el mantenimiento de la flota de pabellón nacional*” y pueden considerarse un punto intermedio entre los registros tradicionales y los ORs, pues apuestan por mantener elevados estándares de seguridad y control de sus buques, pero ofreciendo una serie de ventajas económicas y operativas, gracias a la flexibilización de las condiciones fiscales y laborales de los registros ordinarios.

²⁵ ITF Seafarers. “¿Qué son las banderas de conveniencia?” Ver enlace: <https://bit.ly/2HM9yMe>; [Consultado 08/04/2019].

La mayor parte de los segundos registros que existen en la actualidad se crearon entre finales de los ochenta y mediados de los noventa, y cosecharon cierto éxito, especialmente en los años inmediatamente posteriores a su creación, ya que un importante número de buques volvió a inscribirse en los Estados con los que existía un vínculo efectivo. Un claro ejemplo de ello es el caso de Alemania, que en 1988 tenía el 52% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. La creación en 1989 del segundo registro alemán ("*German International Shipping Register*", GIS) supuso la reducción de este porcentaje al 38% (OIT 2000).

El esfuerzo de los segundos registros por mantener su competitividad ha sido incesante en las dos últimas décadas, sumando nuevos incentivos para seguir siendo una alternativa viable a los registros abiertos. Los segundos registros que no han llevado a cabo esa revisión están experimentando de nuevo una pérdida de flota o, en el mejor de los casos, un estancamiento en el abanderamiento de nuevos buques. Los armadores optan por segundos registros que sí han llevado a cabo esta adaptación o directamente por ORs, que también se encuentran en continua renovación dada la gran competencia existente en el mercado.

Volviendo al caso de Alemania, pese al éxito inicial del GIS, para 1997 el porcentaje de tonelaje bajo pabellón extranjero volvió a elevarse, alcanzando el 65%. En la actualidad, el 79% de los buques alemanes se encuentran abanderados en el extranjero, lo que representa el 74% de las GT²⁶. El 7,3% de la flota mercante de Alemania figura registrada en el GIS, mientras el resto de los buques que enarbolan pabellón nacional (13,5%) se hallan inscritos en el registro ordinario²⁷.

En los últimos años se aprecia una tendencia convergente entre los registros abiertos y los nacionales. Mientras los registros convencionales están incorporando características propias de los ORs, estos se esfuerzan por mejorar sus estándares de seguridad marítima (Piniella et al. 2017, 18), en una búsqueda continua de la competitividad.

²⁶ Datos obtenidos de las estadísticas de la Oficina Federal de Navegación Marítima e Hidrografía (marzo 2019). Se incluyen los buques mercantes de más de 100 GT. Se puede consultar en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2wt0y8e>; [Consultado 05/04/2019].

²⁷ El GIS solo permite la inscripción de buques que realicen tráficos internacionales.

5. LOS REGISTROS ABIERTOS

A lo largo de los años se han propuesto multitud de definiciones que han tratado de abarcar las características propias de los ORs. Algunas de ellas ya se han mencionado en el capítulo anterior, sin embargo, para un análisis más exhaustivo de este concepto tenemos que recurrir al denominado *Informe Rochdale* (1970), donde se establecen seis particularidades propias de los registros abiertos. El informe sigue estando de actualidad, ya que los ORs existentes hoy en día comparten todas o la mayor parte de las características señaladas en él. Estas se enumeran a continuación (OIT 2000):

- I. El país de registro permite que sus buques mercantes sean propiedad o estén bajo control de extranjeros.
- II. El acceso al registro es sencillo. En muchos casos, el buque puede registrarse en la oficina de un cónsul en el exterior. Además, el posterior cambio de registro tampoco encuentra restricciones.
- III. La explotación de los barcos no está sujeta a impuestos locales y si los hay son muy bajos. Las únicas cargas son un derecho de matrícula y un impuesto anual.
- IV. El país de registro es un estado pequeño, que no tendrá la necesidad de recurrir a todas las embarcaciones registradas, y para el que los ingresos generados por el registro pueden tener un impacto valioso en la renta nacional y en la balanza de pagos.
- V. Existe plena libertad para la contratación de extranjeros para la dotación de los buques.
- VI. El país de registro no dispone del poder ni de los mecanismos administrativos para imponer con eficacia cualquier norma gubernamental o internacional. Tampoco le interesa ni tiene el poder suficiente para controlar a las compañías navieras.

La mayor parte de los registros abiertos se ubican en países en vías de desarrollo, de hecho, en estos países se registran, conjuntamente, casi el 76% del tonelaje mundial. A esto se suma que los tres principales estados de abanderamiento (Panamá, Islas Marshall y Liberia) acumulan el 15,6% de la flota mundial en número de buques, lo que supone, además, más del 40% del tonelaje total. Esta cifra se debe a que registran buques de gran porte, entre los que se incluyen petroleros, graneleros y buques portacontenedores, con

un tonelaje medio de unas 60 000 tpm (UNCTAD 2018). No obstante, “*una cosa es el registro de navíos hecho por una autoridad administrativa y otra bien distinta es la posesión de una marina mercante*”²⁸, y es que estos números contrastan con los datos referentes a la propiedad de la flota mercante mundial.

En 2018, los tres primeros países por flota controlada eran, respectivamente, Grecia, Japón y China. De igual forma, Alemania, Noruega, los Estados Unidos y otras potencias marítimas tradicionales se mantienen también entre los diez primeros países propietarios de buques mercantes. Esta información pone de manifiesto la tendencia generalizada al registro de los buques en países diferentes a los de sus propietarios y refuerza la idea de que el pabellón del buque no responde, en la actualidad, a una vinculación real entre el buque y su armador. Este hecho no está exento de polémica, pues la CNDUM establece que “*ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque*” (art.91.1), aunque concede plena soberanía a los Estados para determinar los requisitos necesarios para conceder la nacionalidad. Esta disposición ha sido interpretada por los Estados marítimos, haciendo extensible la doctrina desarrollada por el Tribunal Internacional de Justicia en su sentencia sobre el caso *Nottebohm*²⁹, como una exigencia de vínculo efectivo entre la nacionalidad del buque y la de su propietario. Sin embargo, al no especificarse claramente la naturaleza de esa “relación auténtica” o “*genuine link*”, también puede considerarse que ese vínculo se limita a los deberes que la CNUDM establece, en su art.94, para el Estado del pabellón, en relación con el ejercicio de su jurisdicción y control en todos los aspectos administrativos, técnicos y sociales sobre los buques de su bandera (Piniella et al. 2017, 13).

Con el objetivo de unificar criterios de abanderamiento y combatir el auge de los registros abiertos, se adoptó en 1986 el “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”. Esta norma pretende reforzar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su bandera, exigiendo el cumplimiento por parte de los Estados de las normas internacionales de seguridad marítima y prevención de la contaminación. Establece también la necesidad de que el Estado del pabellón cuente con

²⁸ Juez Moreno Quintana, acerca del dictamen del Tribunal Internacional de Justicia en relación con la consulta planteada por la IMCO (Organización Consultiva Marítima Internacional) ante el resultado de la votación para designar el Comité de Seguridad Marítima. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2WdEfBP>; [Consultado 03/04/2019].

²⁹ Caso *Nottebohm* (Liechtenstein vs. Guatemala). Puede consultarse en la siguiente página web: <https://bit.ly/2VQnQnG>; [Consultado 02/04/2018].

una administración marítima competente y adecuada, que ejerza eficazmente la jurisdicción y el control sobre sus buques. Para ello, los buques deben estar debidamente registrados y los propietarios deben ser identificables, para hacer efectiva su plena responsabilidad. También incluye disposiciones relativas a la composición de las tripulaciones y de las sociedades propietarias. Sin embargo, el Convenio no ha entrado en vigor, al no alcanzarse el número de ratificaciones que se requieren, lo que se interpreta como un espaldarazo a la consolidación de los registros abiertos (Montero Llácer 2003, 519).

5.1. El cambio de pabellones (“flagging out”): Antecedentes históricos, causas y consecuencias

Fue a mediados de la década de los setenta cuando se generalizó el uso de los Registros Abiertos. En 1973 se inició la primera crisis del petróleo, como consecuencia de la decisión de la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo (OAPEC) de detener las exportaciones a los aliados de Israel durante la guerra del Yom Kipur, apoyando así a Siria y Egipto. Debido a la gran dependencia de Occidente del crudo árabe, la inflación aumentó y se redujo notablemente la actividad económica de los países afectados. En el transporte marítimo, esto se materializó en una disminución drástica de los fletes debido al excedente de flota. La situación se agravó por los radicales cambios que se habían producido unos años antes en la construcción de buques tanque, motivados por el cierre del Canal de Suez en 1967, debido al conflicto árabe-israelí en la Guerra de los Seis Días.

Para mantener la rentabilidad del transporte de crudo entre los países productores en el Golfo Pérsico y Occidente, a través de la ruta por Cabo de Buena Esperanza, la capacidad de carga de los nuevos buques aumentó exponencialmente, para reducir los costes. Surgieron así los denominados VLCC (“*Very Large Crude Carrier*”) y ULCC (“*Ultra Large Crude Carrier*”). Los primeros, con un peso muerto de entre 200.000 y 300.000 toneladas, rápidamente fueron superados por los ULCC, que llegaron al medio millón de toneladas³⁰. Este gigantismo que caracterizó a la construcción naval durante los primeros

³⁰ El que se considera el mayor buque jamás construido, el “Seawise Giant”, alcanzó las 564.763 toneladas de peso muerto, con una eslora de 458,5 metros, un calado de casi 25 y un desplazamiento máximo de 646.642 toneladas.

años del cierre del Canal fue decisivo en el impacto que la crisis del petróleo tuvo en el transporte marítimo. En 1960, la flota mundial de buques tanque acumulaba 40,2 millones de tpm. En 1969, esta cifra se había doblado, alcanzando los 81,7 millones de tpm (Montero Llácer 2003, 518).

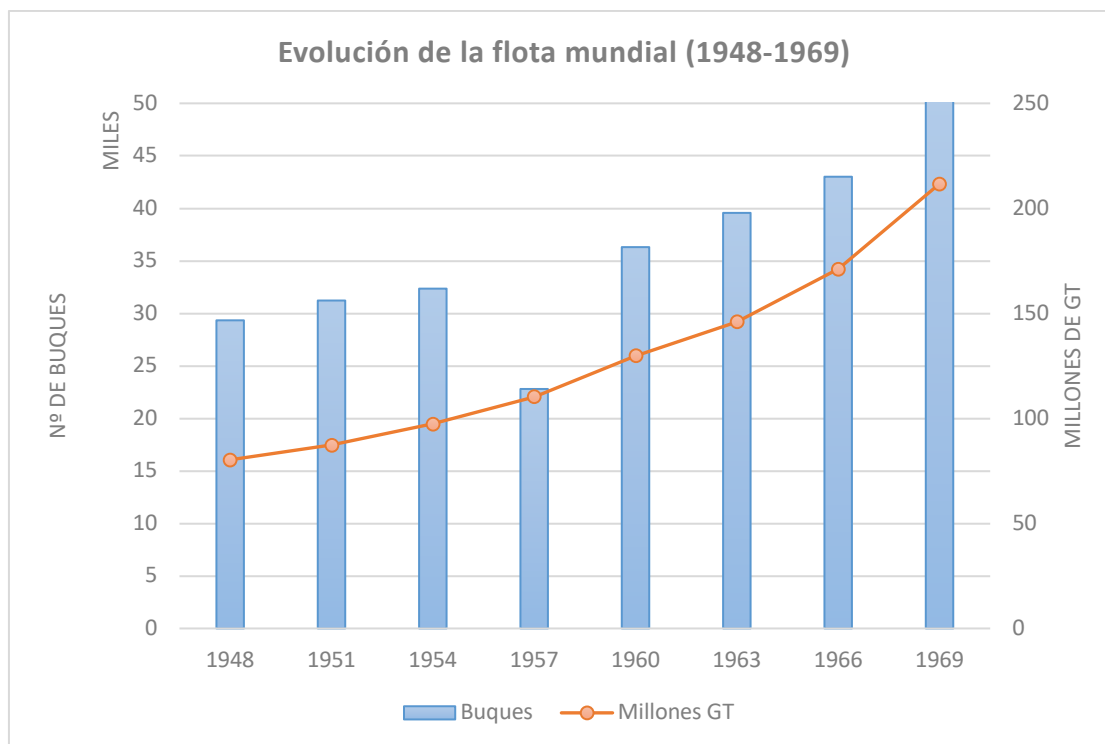


Figura 2. Evolución de la flota mundial en número de buques y millones de GT.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (Montero Llácer 2003).

Solo los buques con costes más competitivos podían sobrevivir en este nuevo escenario, de forma que muchos armadores de países desarrollados empezaron a transferir sus buques a registros abiertos, iniciándose así lo que se denominó “*flagging-out*”. Esta tendencia se generalizó cuando sobrevino la segunda crisis del petróleo en 1979³¹, y fue especialmente significativa en países europeos como Finlandia, Francia o el Reino Unido. Además, la flota mercante perdió alrededor de 20 millones de GT entre 1982 y 1988, al extenderse la crisis del mercado de fletes a los graneleros y buques de carga general (Carlier de Laval 2002, 5).

³¹ La segunda crisis del petróleo se produjo en el marco de la revolución iraní y de la guerra entre Irán e Irak. El precio del petróleo se multiplicó por 2,7 entre 1978 y 1981. Se puede consultar en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2El24Oa>; [Consultado 08/04/2019].

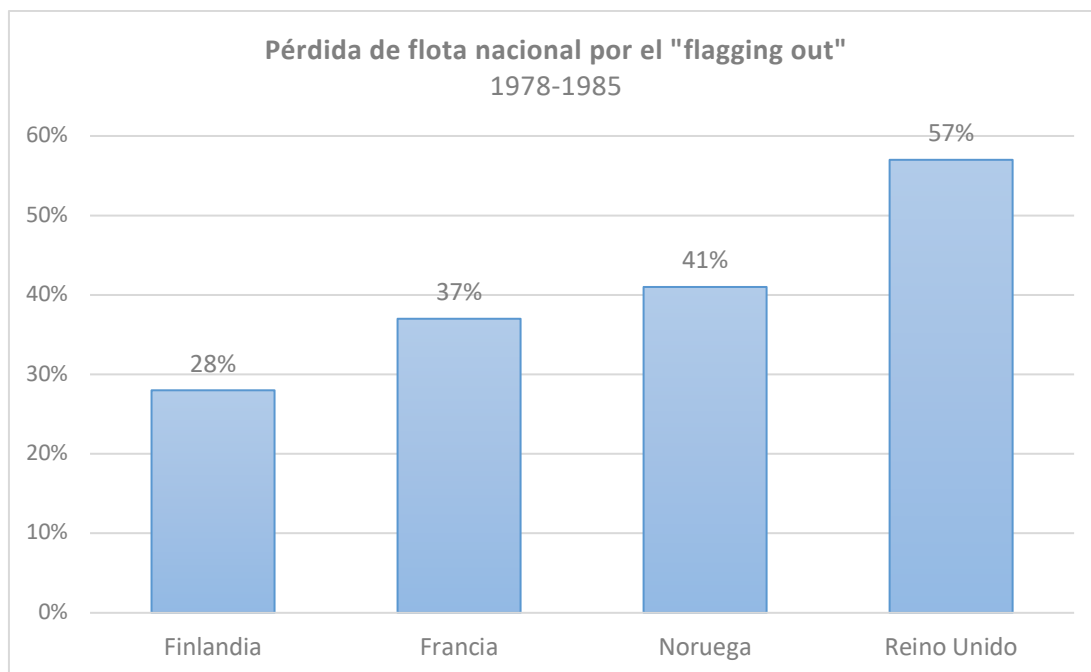


Figura 3. Efectos del “flagging-out” en países europeos con importante flota mercante.
Fuente: Elaboración propia, a partir de (Carlier de Laval 2002; Jiménez Piris 2017).

Como hemos señalado previamente, el fenómeno de los registros abiertos se hizo notable a escala global entre 1970 y 1980, con la transferencia masiva de buques pertenecientes a armadores europeos. Sin embargo, el origen de estos registros se remonta a comienzos del siglo XX y está muy vinculado a intereses norteamericanos.

5.2. La primera generación de registros abiertos

5.2.1. Antecedentes: Siglos XVI-XIX

En los buques mercantes, el uso de banderas de otros Estados, lo que hoy denominamos banderas de conveniencia, para eludir restricciones comerciales o pesqueras que afectasen a sus propios Estados, o para mantener la neutralidad en situaciones de guerra, ha sido una constante a lo largo de la historia (Montero Llácer 2003, 514). Encontramos precedentes en los siglos XVI y XVII, cuando los británicos utilizaron a su conveniencia el pabellón español para comerciar con el nuevo mundo, ya que el mercantilismo que se impuso en la Carrera de Indias promovió la reserva del monopolio del comercio a los súbditos españoles (Alfonso Mola 1993). Los británicos también hicieron uso de la

bandera francesa en el siglo XVII, para evitar las restricciones impuestas por su país a la pesca en Terranova.

En el siglo XVIII se generalizó esta práctica en el Mediterráneo oriental. Los buques genoveses que transportaban mercancías para Francia navegaban bajo pabellón francés. Sin embargo, cuando los franceses incrementaron las tasas e impuestos, los barcos genoveses pasaron a enarbolar pabellón austriaco (Montero Llácer 2003, 514).

A lo largo de los siglos XVIII y XIX se dieron un sinfín de casos. Los armadores irlandeses que tenían sus buques registrados en Inglaterra empezaron a navegar con bandera francesa para evitar las restricciones británicas, mientras los estadounidenses hicieron uso del pabellón portugués durante la Guerra de la Independencia, para librarse de que sus buques fueran capturados por los ingleses.

El uso de registros extranjeros con distintos intereses no es, por tanto, una práctica nueva. Sin embargo, fue en el siglo XX cuando se consolidaron tal y como los conocemos hoy.

5.2.2. Principios del siglo XX: Panamá, el primer registro

El precursor fue Panamá, que sentó las bases de su registro abierto en 1917, mediante la Ley 63/1917, de 15 de diciembre, que permitía la creación por parte de extranjeros de empresas panameñas. Un año antes se habían dado los primeros pasos con la aprobación del nuevo Código de Comercio. La consolidación se produjo con la Ley 8/1925, de 12 de enero, por la que se eliminaron las restricciones de nacionalidad y residencia de los propietarios, permitiendo así el registro de buques por parte de compañías extranjeras. También se desarrolló el procedimiento de abanderamiento y se estableció un sistema de incentivos, que incluía la posibilidad de doble registro o el reconocimiento de los documentos y contratos presentados en inglés (Jiménez Piris 2017; Piniella et al. 2017). Por su parte, la seguridad jurídica plena que requerían los propietarios y acreedores llegó en 1927, de la mano de la nueva Ley de Sociedades³², que pretendía facilitar la actividad comercial de los residentes en EE. UU, pues se basaba fundamentalmente en las leyes de Nueva York y Delaware. Para 1928, el Registro operaba regularmente a través de una red

³² Ley 32/1927, de 16 de marzo, sobre Sociedades Anónimas.

de 17 oficinas consulares repartidas por el mundo. En aquellos lugares en los que no existían oficinas panameñas, los consulados estadounidenses actuaban como tal.

El establecimiento del Registro Internacional modificó radicalmente la marina mercante panameña, y pronto se convirtió en un registro atractivo para los armadores estadounidenses, ya que les ofrecía la posibilidad de evadir las restricciones impuestas por su propia legislación marítima, especialmente en cuanto a condiciones laborales, pues los Estados Unidos estaban inmersos en una feroz competencia comercial con Japón. Mientras el país asiático permitía la contratación de marinos extranjeros, con salarios muy inferiores a los de los americanos, Estados Unidos había adoptado en 1915 una legislación laboral que protegía ampliamente a los trabajadores nacionales³³.

A parte del aspecto de los costes, Panamá también permitía eludir las restricciones impuestas por la Ley Seca³⁴, posibilitando la venta de bebidas alcohólicas a bordo. No obstante, este hecho produjo cierta controversia, ya que se sospechaba que algunos buques registrados en Panamá con tal fin se empleaban para transportar ilegalmente bebidas alcohólicas desde Cuba. Este fue el caso del buque canadiense “*Belén Quezada*”, el primer barco extranjero que se transfirió al registro panameño (1919). Por este motivo, Estados Unidos había firmado con varios países, entre ellos Panamá, un acuerdo mediante el que se reservaba el derecho a abordarlos en alta mar. Las presiones norteamericanas llevaron a Panamá a cancelar el registro de aquellos buques implicados en contrabando, tráfico ilícito o piratería (Montero Llácer 2003, 516).

5.2.3. Período de Entreguerras y Segunda Guerra Mundial: La consolidación del registro de Panamá

Panamá también fue una herramienta útil al servicio de los intereses de EE. UU. durante el período de Entreguerras y, posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial. Inicialmente, con el objetivo de eludir la ley de neutralidad³⁵ que impedía el comercio

³³ Todas estas disposiciones laborales estaban recogidas en “*LaFollete Seaman’s Act*” de 1915.

³⁴ También conocida como “*Volstead Act*”, de 1919.

³⁵ La denominada “*Neutrality Act*” de 1939 fue una de las cuatro leyes promulgadas por EE. UU. durante el periodo de Entreguerras, dentro de la política de neutralidad que mantuvo el país hasta 1941.

con cualquiera de los Estados beligerantes. Más tarde, como medida para evitar, en la medida de lo posible, el hundimiento de buques mercantes en la guerra.

El Congreso americano promovió la transferencia de estos buques al Registro de Panamá, pese a las reticencias iniciales. El Consejo Marítimo (*“U.S. Shipping Board”*) temía que perjudicase el desarrollo de la flota mercante estadounidense. Sin embargo, las presiones de las navieras y los intereses antes mencionados acabaron por modificar la política contra el registro de Panamá y se facilitó gradualmente la transferencia. A esto se sumó el deseo de compensar, de algún modo, la explotación del Canal (Piniella et al. 2017, 14). Se consideró, tras analizar varios países sin aspiraciones en competir como potencia naval con EE. UU, que Panamá era la opción más adecuada para los intereses norteamericanos, *“tanto por su desarrollo comercial como por su disponibilidad en períodos de guerra”* (Montero Llácer 2003, 515).

La transferencia de buques estadounidenses se aceleró tras la Primera Guerra Mundial, ya que, en cumplimiento del Tratado de Versalles, se confiscaron buques mercantes alemanes, que fueron puestos a disposición de navieras americanas.

En la década de 1930, la crisis política en Europa provocó que muchos armadores se planteasen la posibilidad de abanderar sus buques en otros registros. En el caso de Grecia, abandonar el pabellón nacional suponía también evadir la nueva legislación laboral ideada para garantizar el empleo y los derechos laborales de los marinos griegos y que, sin embargo, perjudicaba los intereses de los armadores. Aristotle Onassis fue el primer armador griego en abanderar sus buques en Panamá, lo que permitía reducir la tripulación de 62 a 22 miembros, añadiendo la ventaja de que no se exigían requisitos de nacionalidad. Durante la guerra, Grecia declararía ilegal el uso del registro de Panamá por armadores nacionales, que lo usaban para transportar judíos a Palestina (Valentinov Ducheviski 2010, 31).

Panamá prosiguió hacia su consolidación como registro abierto. En 1935, ante el inminente comienzo de la guerra, se transfirieron 25 buques tanque de gran tonelaje pertenecientes a la *“ESSO Shipping”*, y que estaban abanderados en Danzig³⁶. Entre 1939

³⁶ La Ciudad libre de Danzig fue una ciudad-Estado ubicada en la actual Gdansk (Polonia). Su estatus especial se estableció en 1920, como parte de los acuerdos recogidos en el Tratado de Versalles.

y 1941, la petrolera americana transfirió otros 15 buques, lo que, según Valentinov (2010), les permitió mantener su capacidad de suministro a los países beligerantes.

Hasta 1941, Panamá actuó como marina mercante auxiliar de los Estados Unidos. El Departamento de Estado exigió que no se permitiese el uso del registro abierto por parte de alemanes y japoneses. Ese mismo año, 20 buques panameños fueron torpedeados y hundidos por fuerzas alemanas, lo que llevó al presidente Arias Madrid a regular mediante un decreto la retirada del registro de cualquier buque no civil. Sin embargo, tras ser derrocado, el decreto fue derogado y desde 1942, la “*War Shipping Administration*” de Roosevelt ejerció de forma efectiva el control sobre los buques panameños.

Durante este mismo periodo, EE. UU había requerido también a otros estados centroamericanos el uso de sus registros para el envío de ayuda a los aliados europeos. Con este objetivo, Honduras³⁷ y Costa Rica establecieron un régimen abierto en sus registros marítimos, que en el caso de Honduras sigue vigente en la actualidad, pues representa una importante fuente de ingresos procedentes del extranjero (Montero Llácer 2003, 517). Está considerado como uno de los más liberales a nivel mundial y ha cosechado una mala reputación como consecuencia del abanderamiento de buques subestándar. Recientemente, se han introducido algunas mejoras con la reforma de la Ley de Marina Mercante, y en 2017 se estableció el “*Nuevo Registro Cinco Estrellas de Honduras*” (Jiménez Piris 2017, 25).

Por su parte, Costa Rica se desmarcó y volvió a su registro cerrado original en la década de 1950.

Entre 1939 y 1947, Panamá dobló su tonelaje. Solo hasta 1941, EE. UU había transferido 63 buques (359 000 GT). Sin embargo, como recoge Montero (2003), durante la Segunda Guerra Mundial, 158 barcos panameños fueron hundidos, suponiendo la pérdida de 736000 GT y 1500 vidas humanas.

5.2.4. Período de Posguerra: La implantación del registro de Liberia

A partir de 1947, las protestas por el crecimiento de Panamá como Estado de abanderamiento se hicieron más notables. ITF promovió huelgas en diferentes puertos y

³⁷ Honduras promulgó la Ley Orgánica de Marina Mercante Nacional, de 3 de marzo de 1943.

boicoteó el registro panameño por el uso de tripulaciones más baratas y la disminución de los estándares de seguridad. La “*Organización Internacional del Trabajo*” (OIT) abrió también una investigación, ante las presiones de los países europeos. La situación se complicó aún más en 1948, cuando Panamá vivió una crisis política que sumió al país en la inestabilidad. Estos factores fueron decisivos en la creación del registro de Liberia, que respondía a la preocupación de los armadores norteamericanos por proteger sus intereses en el comercio marítimo.

Liberia era considerada la punta de lanza de Estados Unidos en África Occidental. En 1945, el Secretario de Estado³⁸ Edward Stettinius visitó el país y se interesó por las posibilidades que este ofrecía. Ese mismo año, el presidente liberiano William Tubman había iniciado una política de incentivos para atraer inversores extranjeros. En 1948, Stettinius y sus socios, en colaboración con el gobierno de Tubman, establecieron la “*Interational Trust Company*” (ITC). Esta empresa operaba localmente a través de “*The Liberia Company*”, que también participó en el mantenimiento y desarrollo del puerto de Monrovia, construido con la asistencia de los EE. UU, que tenían intereses en las grandes reservas de caucho y mineral de hierro de Liberia. Sin duda, el nuevo registro abierto rentabilizaba, aún más, la exportación de estos recursos y completaba la actuación estadounidense en una zona estratégica.

En 1948 entró en vigor la Ley Marítima de Liberia y el registro liberiano, gestionado por ITC, se convirtió en una alternativa seria a Panamá. Cabe destacar que Liberia fue el primer país que aprobó un contrato con una corporación privada para administrar un registro marítimo.

Muy pronto, la “*American Overseas Tanker Corporation*” (AOTC), participada por Stettinius, manifestó su interés en el nuevo registro liberiano (Sharife 2010), aunque el primer buque transferido fue el tanque “*World Peace*”, del naviero griego Niarchos.

5.2.5. La competencia entre Panamá y Liberia

Las ventajosas condiciones de Liberia y las dificultades que experimentaba Panamá a principios de los 50 propiciaron su rápido crecimiento. Para 1955 ya había superado en

³⁸ Edward Stettinius Jr. fue Secretario de Estado entre el 1 de diciembre de 1944 y el 27 de junio de 1945.

flota a Panamá y siguió creciendo en los años posteriores, liderando el ranking entre los sesenta y los ochenta. (Piniella et al. 2017, 15). Solo entre 1955 y 1959 triplicó su flota y pasó de 4 a 12 millones de toneladas registradas. En 1970, con 75 millones de GT, el registro de Liberia aportaba el 70% de los ingresos del gobierno (Valentinov Ducheovski 2010, 33).

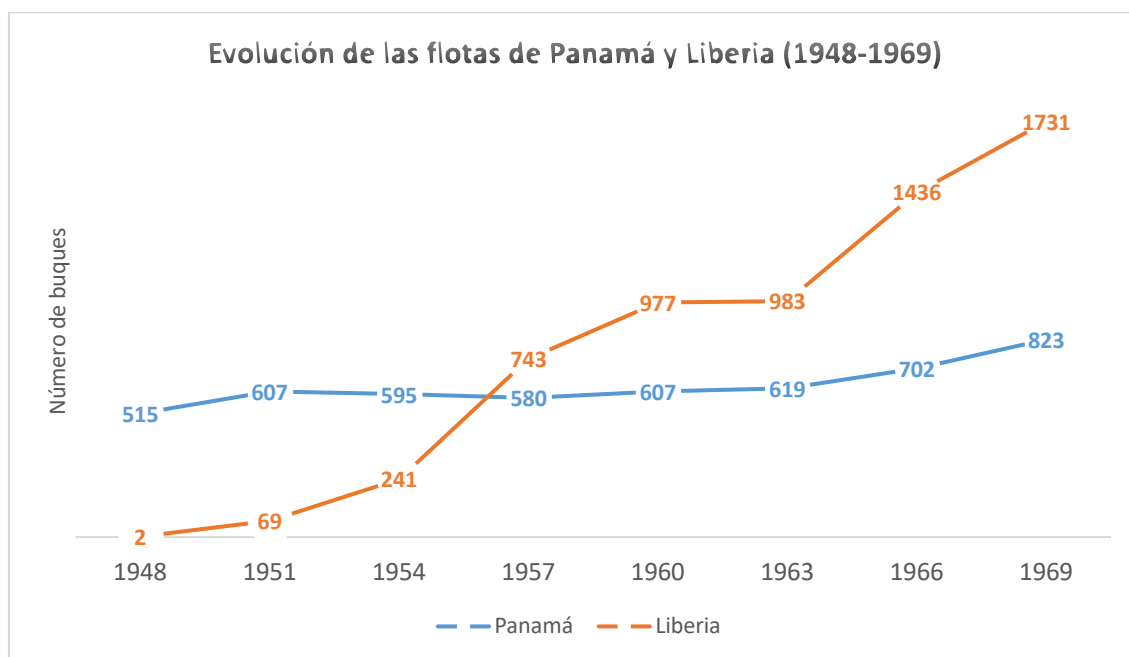


Figura 4. Evolución de las flotas de Panamá y Liberia entre 1948 y 1969.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (Montero Llácer 2003).

Tabla I. Evolución del tonelaje de Panamá y Liberia y comparación con flota mundial.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (Montero Llácer 2003).

Año	Panamá	Liberia	Mundo
	Millones de GT (%)	Millones de GT (%)	Millones GT
1948	2,7 (3,4)	0 (0,0)	80,3
1951	3,6 (4,1)	0,6 (0,7)	87,3
1954	4,1 (4,2)	2,4 (2,4)	97,4
1957	4,1 (3,7)	7,5 (6,8)	110,3
1960	4,2 (3,3)	11,3 (8,7)	129,8
1963	3,9 (2,7)	11,4 (7,8)	145,9
1966	4,5 (2,7)	20,6 (12,0)	171,1
1969	5,4 (2,5)	29,2 (13,8)	211,7

Tras su independencia en 1960, Chipre se sumó a Panamá, Liberia y Honduras, y estableció en 1963 un registro marítimo internacional. Aunque se considera que Chipre

no se incluye en la primera generación de registros abiertos (Jiménez Piris 2017), estos cuatro países conforman el grupo de los denominados “*registros abiertos clásicos*”, puesto que se habían creado y consolidado antes de la Convención de 1986 (Montero Llácer 2003, 521).

5.3. La nueva época de registros abiertos

5.3.1. La proliferación de registros abiertos entre 1970 y 1990

En la década de 1960, los registros abiertos estaban, debido a la fuerte oposición de algunos países europeos como Noruega, el Reino Unido o los Países Bajos, en el punto de mira. La polémica llegó a diferentes foros internacionales, sin embargo, frente a las críticas, importantes armadores defendieron abiertamente el uso de los registros internacionales. Así lo manifestó Niarchos en 1958, opinión que fue compartida por otros armadores europeos y estadounidenses.

En la década de 1970, los países marítimos europeos vivieron años difíciles. Se inició un éxodo masivo hacia pabellones de conveniencia que se denominó “*flagging out*”. En 1978, un grupo especial de trabajo intergubernamental se reunió para adoptar una resolución que “*tuviera en cuenta los problemas y necesidades de los países en desarrollo, analizando las consecuencias económicas para el transporte marítimo de la existencia o inexistencia de un vínculo efectivo entre buque y registro*”, en los términos previstos por la entonces vigente Convención de 1958 (Montero Llácer 2003, 518-19). Surgieron diversas opiniones e interpretaciones acerca de qué abarcaba la expresión “vínculo efectivo”, aunque no se llegó a ningún tipo de acuerdo.

El tema volvería a plantearse nuevamente en varias ocasiones. En 1982 se adoptó la CNUDM y en 1986, el Convenio sobre las Condiciones de Inscripción, para reforzar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su bandera. También establecía una serie de medidas destinadas a salvaguardar los intereses de los “*países proveedores de mano de obra*”³⁹ frente a las perturbaciones económicas que pudiera

³⁹ Término empleado en el Convenio. “*Se entiende por país proveedor de mano de obra el país que proporciona gente de mar para servir en buques que enarbolan el pabellón de otro país*” (art.2).

generarles la adopción del Convenio. Sin embargo, nunca llegó a entrar en vigor, lo que se considera un factor decisivo que propició la consolidación definitiva de los registros abiertos.

Coincidiendo con el auge del transporte marítimo, entre 1960 y 1970 aparecieron nuevos registros. No obstante, fue a raíz del *flagging out* cuando se extendieron, ante el éxito que estaban cosechando Panamá o Liberia. De este modo, otros Estados, principalmente países en desarrollo o naciones recientemente independizadas, adoptaron legislaciones liberales para atraer flota procedente de otros registros. Como recoge Jiménez (2017), la primera generación de registros abiertos se completó con la creación de nuevos pabellones de conveniencia que ofrecían también menores costes y diversas ventajas. Para 1979 ya se habían establecido los registros de Singapur, Seychelles, Islas Caimán, Bermudas, Bahamas, Antillas Holandesas y Malta, a los que se sumarían Vanuatu y San Vicente y las Granadinas en 1981 y 1982, respectivamente⁴⁰.

5.3.2. Hacia el siglo XXI. Los registros abiertos en la actualidad

Entre 1989 y 1990, Panamá sufrió una nueva crisis política que culminó con la invasión del país por parte de EE. UU. La inestabilidad provocó una pérdida considerable de tonelaje, que fue transferido principalmente a Liberia, que ofrecía exención de tasas para los buques procedentes de Panamá. Sin embargo, el registro panameño experimentó una recuperación espectacular en los años posteriores, puesto que Liberia vivió también importantes periodos de inestabilidad, con la sucesión de dos guerras civiles: la primera entre 1989 y 1997, y la segunda desde 1999 hasta 2003. La situación en Liberia y la consolidación de la democracia en Panamá contribuyeron, según Piniella et al. (2017), a que Panamá recuperase el liderazgo en los noventa, superando nuevamente a Liberia en 1997.

Ese mismo año llegó al poder en Liberia Charles G. Taylor, quien ya había ocupado cargos importantes en gobiernos anteriores y había estado implicado en la guerra civil. Según recoge Sharife (2010), el 80% de los ingresos del país acababa en las cuentas

⁴⁰ Los registros abiertos surgidos o consolidados tras la Convención de 1986 están clasificados como “oportunistas” o “de conveniencia”. En este grupo se incluyen, además de los mencionados anteriormente, Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Bolivia, Camboya, Comoros, Guinea Ecuatorial, Jamaica, Líbano o Mauricio, entre otros.

privadas del presidente. Cabe señalar que el registro de buques aporta entre el 30 y el 70% de los ingresos del gobierno, que se habrían empleado en la financiación de la guerra, el transporte de armas y la tala masiva de bosques, como apuntan la autora y el grupo de expertos de las Naciones Unidas (*UN Panel of Experts*). El mandato de Taylor finalizó en 2003 y posteriormente fue juzgado por diversos crímenes en la Corte Penal Internacional.

Tras varias fusiones, la empresa responsable del registro liberiano pasó a denominarse IRI ("*International Registries, Inc.*"). Ante la negativa de IRI a ceder a las exigencias de Taylor de desviar grandes sumas de los beneficios del registro para financiar la guerra civil, la empresa se vio obligada a abandonar Liberia y se instaló en las Islas Marshall en los noventa.

El Registro Internacional de las Islas Marshall es, precisamente, uno de los más importantes en la actualidad. Su creación se remonta a 1988, cuando el gobierno sentó las bases del programa. En 1990 se adoptó la Ley Marítima de la República de las Islas Marshall (*RMI Maritime Act*), que se amoldaba a los numerosos cambios que estaban ocurriendo en la industria marítima.

IRI proporciona apoyo técnico y administrativo a las Islas Marshall en el registro de buques, que tiene su sede en Reston, Virginia. Se trata por tanto de un registro marítimo gestionado por una entidad privada, tal y como sucede en Liberia.

Su crecimiento en los últimos años ha sido importante, frente a las tímidas subidas e incluso pérdidas que han experimentado sus competidores directos. En 2018, las Islas Marshall ocupaban la segunda posición en el ranking de los principales pabellones de registro, tanto en número de buques como en toneladas de peso muerto. Entre 2017 y 2018 experimentó un aumento del tonelaje registrado de casi el 10%, mientras Liberia solo aumentó en un 3% y Panamá perdió un 2% de su tonelaje (UNCTAD 2018).

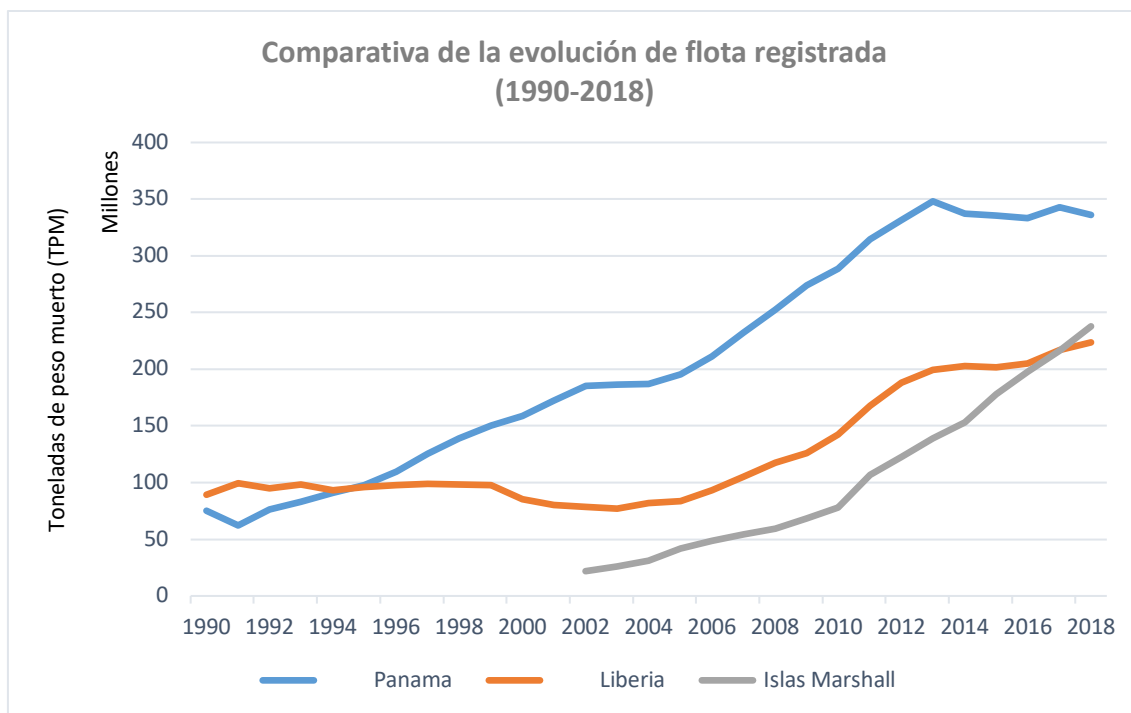


Figura 5. Evolución de las flotas de Panamá, Liberia y Marshall entre 1990 y 2018⁴¹.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD⁴².

5.4. Los principales registros abiertos en la actualidad

En este apartado abordaremos la situación actual de los tres principales registros abiertos: Panamá, Islas Marshall y Liberia, y realizaremos una comparativa entre ellos. Con este objetivo, exponemos las características más destacadas de cada uno de ellos y analizamos las condiciones que ofrecen. Para evaluar el cumplimiento de estos Estados con la normativa internacional, vamos a tener en cuenta el resultado obtenido en las inspecciones de Control por el Estado Rector del Puerto⁴³, así como la ratificación de los principales convenios internacionales, basándonos en los datos publicados por la “*Cámara Naviera Internacional*” (“*International Chamber of Shipping*”, ICS).

⁴¹ Hasta 2002, los datos relativos a la flota de las Islas Marshall estaban incluidos en los de Estados Unidos (UNCTAD 2018).

⁴² Estadísticas de transporte marítimo de UNCTAD. Pueden consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2UARKHk>; [Consultado 11/02/2019].

⁴³ El papel que desempeña el Control por el Estado Rector del Puerto o “*Port State Control*” en el cumplimiento de la normativa internacional, así como su régimen jurídico, lo abordaremos con más detenimiento en el siguiente apartado (5.5), al que nos remitimos.

5.4.1. Panamá

Panamá es, gracias a su posición estratégica, un centro logístico de primer orden. Su economía, basada en el sector terciario, está enfocada a la prestación de servicios de transporte y logística, al mismo tiempo que está considerado también el mayor centro financiero de Latinoamérica.

Con unos 8000 buques inscritos⁴⁴ y casi 336 millones de toneladas de peso muerto (UNCTAD 2018), Panamá es el mayor registro de buques del mundo y acumula el 17,5% de la flota mundial, lo que aporta importantes beneficios al Estado. Como dato reseñable, indicar que solo en 2016 se recaudaron unos 162 millones de dólares, de los que se aportaron a las arcas públicas 113 millones. A esto se suman los ingresos generados por servicios indirectos, estimados en aproximadamente cuatro veces esa cifra⁴⁵.

5.4.1.1. El sistema panameño

El Registro de Buques está gestionado por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP)⁴⁶, y en la actualidad se rige básicamente por las disposiciones de la Ley nº 57, de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante, que configura la estructura y funcionamiento del mismo y establece medidas para promover el pabellón panameño.

5.4.1.2. Características destacadas

A continuación, vamos a exponer las características más señaladas del registro panameño, sobre todo en lo referente a los buques que tienen acceso a él, la nacionalidad de las tripulaciones y los propietarios, la documentación requerida, las tasas e incentivos que ofrece, el sistema hipotecario, o el servicio de asistencia técnica a disposición de los buques que enarbolan su pabellón.

⁴⁴ Buques mercantes a partir de 100 GT.

⁴⁵ Autoridad Marítima de Panamá. Ver enlace: <https://bit.ly/2Hshp1b>; [Consultado 16/01/2019].

⁴⁶ Según Decreto ley nº 7, de 10 de febrero de 1998, por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública y se dictan otras disposiciones.

Una de sus grandes ventajas es la flexibilidad. En este sentido, permite el acceso de todo tipo de artefactos flotantes, gracias a la introducción de un concepto abierto de “*nave*”, y contempla el abanderamiento temporal de buques extranjeros sujetos a un contrato de arrendamiento a casco desnudo, por un periodo máximo de dos años. Además, los buques que cuenten con certificados válidos serán aceptados sin necesidad de re-inspección, y los documentos requeridos para la matrícula del buque pueden presentarse en inglés, omitiéndose la notarización y legalización de los mismos (Jiménez Piris 2017, 60). En cuanto a los armadores, estos pueden ser nacionales o extranjeros, y pueden emplear tripulaciones internacionales bajo las condiciones laborales aceptadas por el CTM 2006⁴⁷ (Piniella et al. 2017, 15). Además, el Registro de Panamá también propone tarifas competitivas para los armadores. De este modo, las compañías no residentes no tienen que pagar ningún tipo de impuesto en el país, a excepción de la tasa gubernamental corporativa, y la explotación de los buques solo está sujeta a una tasa fija anual basada en el tonelaje. Los armadores evitan también la doble imposición en gran parte de las áreas de negocio marítimo, gracias a los acuerdos suscritos entre Panamá y otros 17 Estados⁴⁸. También se ha puesto en marcha un sistema de incentivos que se aplica tanto a los buques ya inscritos como a las nuevas incorporaciones⁴⁹, y que incluye honorarios por inscripción de flotas, con el objetivo de mantener su posición como líder mundial (Jiménez Piris 2017, 60).

Por su parte, el sistema de hipotecas navales, conforme al Código de Comercio, está muy extendido en los círculos financieros internacionales, y es ampliamente conocido por los armadores.

Por último, resaltar su representación en el mundo y servicio 24 horas, ya que el registro panameño cuenta con una amplia representación internacional, a través de 60 consulados privativos de la Marina Mercante⁵⁰, 9 oficinas regionales y 14 oficinas técnicas de seguridad marítima (SEGUMAR), que ofrecen asistencia ininterrumpida 24 horas.

⁴⁷ Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

⁴⁸ Panamá ha firmado convenios para evitar la doble imposición con Barbados, Corea del Sur, Emiratos Árabes, España, Francia, Irlanda, Italia, Israel, Luxemburgo, México, Países Bajos, Portugal, Catar, Reino Unido, República Checa, Singapur y Vietnam. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2EkNDcN>; [Consultado 01/05/2019].

⁴⁹ Estos incentivos desarrollan el Capítulo XI de la Ley de Marina Mercante de Panamá (Medidas de optimización y mantenimiento de la flota). Más recientemente se han incluido nuevas medidas con las resoluciones 106-185-DGMM de 28 de noviembre de 2013 y 106-65-DGMM de 17 de septiembre de 2014.

⁵⁰ “La DGMM de Panamá otorgará la calidad de consulado privativo a los consulados u oficinas en el exterior que por razón de conveniencia del mercado puedan brindar servicios de apoyo a la marina mercante y delegará en ellos las

5.4.1.3. Abanderamiento

El procedimiento de inscripción es sencillo y rápido (máximo 4 horas) y está integrado por dos etapas. Tras la solicitud de registro provisional, se obtiene una patente temporal válida para seis meses y prorrogable por otros tres. Una vez presentados los documentos requeridos por parte del armador, se expide la patente definitiva válida por cuatro años y renovable indefinidamente por periodos iguales. Desde 2008, es posible incluso realizar la inscripción y otros trámites on-line.

5.4.1.4. Estructura de la flota

Es un hecho que los registros se especializan en distintos tipos de buques. Uno de los motivos es la vinculación con los países propietarios. De este modo, Japón -que controla la mayor parte de los graneleros de carga seca- suele registrar sus buques en Panamá, de ahí que los *bulkcarriers* representen el 33% de la flota panameña y casi el 60% de su tonelaje (UNCTAD 2016).

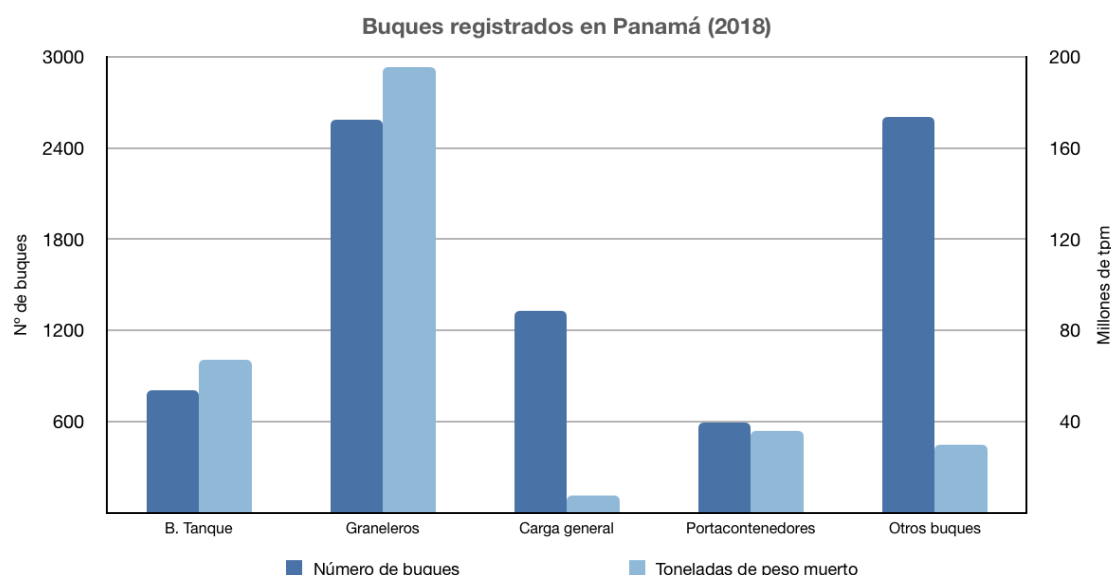


Figura 6. Buques inscritos en Panamá por categoría.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

funciones convenientes” (arts.109-111 Ley General de Marina Mercante). Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2EKeU8P>; [Consultado 02/05/2019].

Les siguen los buques de carga general, petroleros y producteros y portacontenedores. Los buques de otras categorías, si bien suponen el 32% de la flota, a penas acumulan el 9% de las tpm.

Los japoneses son propietarios del 41% de las toneladas registradas en Panamá. Otros países asiáticos como Corea (10,6%), Taiwán (6%) y China (6,4%) son también importantes clientes. En Europa, el país que más tonelaje registra en Panamá es Grecia. Los armadores griegos son propietarios del 7%. Por su parte, EE. UU solo posee en la actualidad un 1,2% del tonelaje inscrito en Panamá⁵¹. En número de buques encontramos valores similares, tal y como se muestra en la figura:

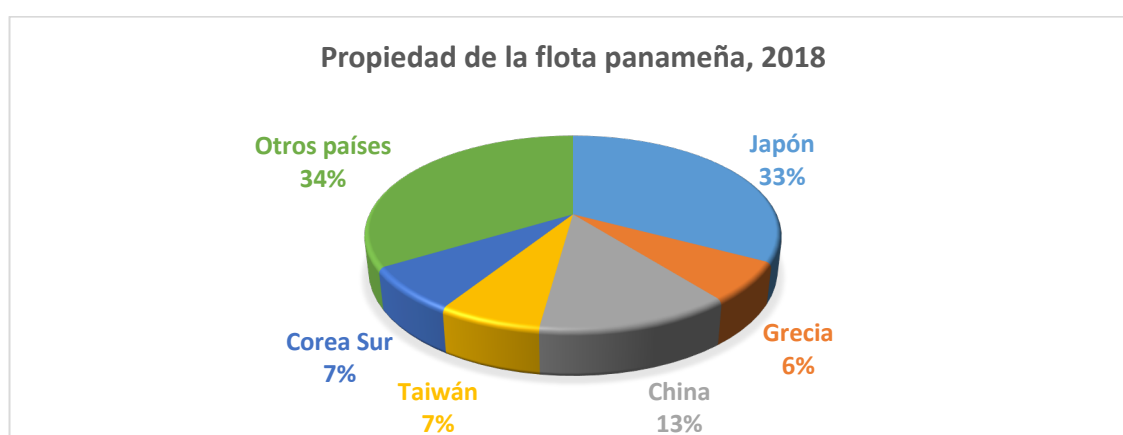


Figura 7. Propiedad de la flota de Panamá por número de buques inscritos.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

En cuanto al porte de los buques registrados, según UNCTAD (2018) el promedio se sitúa en 42 442 tpm y es significativamente menor que el de sus competidores directos. Aún así, dobla el valor medio mundial. Por su parte, la edad media de la flota es de 14,9 años (Piniella et al. 2017), situándose por debajo de la media global en 3 años (ANAVE 2018).

5.4.1.5. Cumplimiento


Panamá ha ratificado los principales convenios internacionales y ha experimentado una evolución muy positiva en los últimos años en lo referente a las inspecciones de PSC.

⁵¹ Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual, 2014 – 2018. Flag of registration/Ownership. Estadísticas de transporte marítimo de UNCTAD. Pueden consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2UARKHk>; [Consultado 30/04/2019].

La tabla de ICS resume el rendimiento de los Estados de Bandera teniendo en cuenta estos y otros aspectos:

Tabla II. Actuación de Panamá como Estado de Bandera.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (ICS 2018)⁵².

<div> PANAMÁ</div>														
Port State Control				Convenios internacionales							SSCC	OTROS		
Lista blanca PMou	Lista blanca TMou	USCG Target	USCG Qualship21	SOLAS 74+P88	MARPOL I-II	MARPOL III-IV	LC 66+ P 88	STCW78	OIT CTM 06	CLC/FUND 92	IMO A.739	Edad flota	Cumpl. STCW	Cumpl. OIT

En lo relativo a las inspecciones de Port State Control, Panamá está incluida desde 2002 en la lista blanca del MoU de Tokyo. El MoU de París también lo incluyó en su lista blanca en el año 2010, sin embargo, aparece en la lista de banderas bajo vigilancia del USCG tras presentar un promedio de detenciones ligeramente superior a la media (1,9% frente al 1,4%) en el último periodo (2015-2017), y tampoco se encuentra incluido en el programa de calidad Qualship21⁵³.

Atendiendo a la normativa internacional, Panamá ha ratificado los principales convenios en materia de seguridad, prevención de la contaminación, titulaciones y condiciones laborales, y cumple de forma efectiva las disposiciones del CSTCW enmendado de 2010⁵⁴ y de la OIT.

En cuanto a las Organizaciones Reconocidas, Panamá ha establecido los mecanismos de control exigidos por la OMI. No obstante, Piniella et al. (2017) consideran que delega la expedición de certificados estatutarios en un número excesivo de organizaciones, muchas de las cuales no pertenecen a IACS o están consideradas de bajo rendimiento. Aún así, el 82% de la flota está clasificada por SS.CC de IACS.

⁵² Para consultar la tabla completa, ver Anexo I.

⁵³ Los diferentes acuerdos regionales de "Port State Control" y la clasificación de los pabellones en listas se desarrollan en el apartado 5.5.2.

⁵⁴ Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para la Gente de Mar de 1978, enmendado en 1995 y 2010.

5.4.1.6. Perspectivas de futuro

En 2016 se pusieron en marcha nuevas medidas para expandir la flota mercante panameña, con la vista puesta en la incursión en nuevos mercados emergentes, como es el caso de los buques gaseros. También se han realizado esfuerzos para promocionar el registro de Panamá entre los cruceros y yates.

La AMP defiende una relación más estrecha con los clientes, para lo que se han abierto nuevas oficinas internacionales. También se ha firmado un acuerdo de cooperación marítima con China que pretende fortalecer el rol del Registro en el comercio mundial y en virtud del cual, los buques panameños reciben beneficios en los puertos chinos⁵⁵.

Estas y otras medidas se expusieron con motivo de los 100 años del registro, en el seminario “*Panamá Registro de buques, 100 años sirviendo al mundo*”.

El futuro pasa también por mejorar en eficacia y rapidez. Jiménez (2017) señala que el carácter estatal del registro puede conllevar una burocracia y lentitud excesivas, aunque en los últimos años se han realizado avances gracias a la digitalización de muchos trámites, la disminución de costes y la facilitación del transporte marítimo, con iniciativas como la Ventanilla Única Marítima⁵⁶.

Según la “*Asociación Panameña de Derecho Marítimo*” (APADEMAR), una posible solución sería constituir una empresa cuyas acciones fueran de titularidad estatal, pero con autonomía total de su patrimonio y cuya junta directiva estuviera compuesta por funcionarios expertos en la materia y nombrados por el Gobierno (Jiménez Piris 2017, 66).

5.4.2. Islas Marshall

La República de las Islas Marshall es un país insular situado en el Océano Pacífico. Desde su independencia en 1990 se encuentra en libre asociación con los Estados Unidos.

⁵⁵ Portal Portuario. (3 de diciembre de 2018). China y Panamá suscriben acuerdo marítimo. Recuperado de <https://bit.ly/2w89mAp>; [Consultado 26/04/2019].

⁵⁶ Canal de Panamá. (20 de septiembre de 2017). AMP y Canal de Panamá lanzan Ventanilla Única Marítima de Panamá. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2HMDjfw>; [Consultado 29/04/2019].

Con poco más de 74.000 habitantes (2017), su economía se basa en un pequeño sector de subsistencia y en los servicios, que se concentran en la capital. Aún así, cuenta con el segundo registro de buques más grande del mundo, tras superar a Liberia en 2018 gracias al crecimiento espectacular que ha experimentado en los últimos años. Acumula el 12,4% del tonelaje mundial, con más de 3.400 buques y alrededor de 238 millones de tpm (UNCTAD 2018).

5.4.2.1. El sistema marshalés

El Registro Internacional de Buques de las Islas Marshall está regulado por la Ley Marítima de 1990 enmendada⁵⁷, que establece un contrato de asociación entre el Gobierno y una empresa privada (IRI), que actúa como administradora de los registros marítimo y corporativo. Sus disposiciones están enfocadas principalmente al funcionamiento del registro y al régimen de los privilegios marítimos y la hipoteca naval, aunque también abarca otros aspectos como la regulación del transporte de bienes y pasajeros, los derechos y deberes de la gente de mar o la responsabilidad por contaminación.

5.4.2.2. Características destacadas

En este epígrafe vamos a reseñar las características más relevantes de este registro, en los mismos términos que en el apartado de Panamá.

El Registro de Islas Marshall destaca por sus condiciones favorables en relación con los buques y los armadores, pues tienen acceso a él todos los buques que se dediquen al comercio internacional, es decir, que no estén destinados exclusivamente al cabotaje en las Islas Marshall, siempre y cuando no excedan los 20 años de antigüedad. No obstante, esta condición podrá suprimirse si el buque cumple con el resto de requisitos (Valentinov Ducheviski 2010, 98). En lo referente a los propietarios, se permite la inscripción de empresas de ciudadanos extranjeros, que podrán constituirse como una corporación de las Islas Marshall, una sociedad, sociedad limitada o entidad marítima extranjera. Estas

⁵⁷ Marshall Islands Maritime Act 1990 (MI-107), modificada por las enmiendas de 1992, 1993, 1997, 1999, 2000, 2001, 2005, 2006, 2009, 2012, 2013 y 2016. Recuperado de <https://bit.ly/2HFwV8X>; [Consultado 30/04/2019].

podrán abanderar temporalmente buques extranjeros en las Islas Marshall, así como contratar tripulaciones internacionales, sin requisitos específicos de nacionalidad.

Además, ofrece tarifas competitivas a los armadores, ya que no tienen que pagar impuestos sobre los beneficios obtenidos. Tan solo tendrán que abonar un pago inicial por la creación de la empresa y una tasa anual de mantenimiento, mientras que la explotación de los buques queda sujeta a una tasa fija en función del arqueo. En cuanto a doble imposición, la República de las Islas Marshall no ha suscrito acuerdos con ningún Estado.

En lo referente al régimen de privilegios marítimos e hipoteca naval, podemos indicar que las principales entidades de financiación y los astilleros tienen confianza y conocimiento acerca de los procedimientos de registro, documentación e hipoteca naval.

Por último, en cuanto a la representación internacional y su amplitud de servicio, el registro cuenta con 28 oficinas repartidas por el mundo, con el objetivo de ofrecer al cliente servicio 24 horas los 365 días del año. Disponen del soporte técnico de marinos, ingenieros navales, surveyors, inspectores náuticos y otros especialistas. Cada una de las oficinas tiene la capacidad de gestionar por sí misma el registro de un buque.

También dispone de un programa de seguimiento para el cumplimiento de los estándares internacionales. Se ha puesto en marcha una red a través de la cual se distribuye información sobre cambios en la normativa de seguridad marítima o Port State Control.

5.4.2.3. Abanderamiento

El procedimiento es fácil y rápido, pues pretende causar la menor alteración posible a la operativa normal de los buques. Consta también de dos etapas: El registro provisional se inicia con la solicitud, tras reunir las condiciones requeridas por el administrador marítimo. Tiene una validez de un año y podrá prorrogarse un año más por causa justificada. Por su parte, el registro permanente requiere del informe de la inspección de

seguridad de las Islas Marshall, así como de la presentación de los certificados internacionales⁵⁸.

5.4.2.4. Estructura de la flota

Los graneleros y petroleros de gran porte dominan la flota de las Islas Marshall y juntos suponen casi el 67% de los buques inscritos y acumulan el 83% de las tpm. Por este motivo, el buque promedio se sitúa en torno a las 70.000 tpm, superando a Liberia y Panamá (UNCTAD 2018).

En la categoría de “*otros buques*”, se incluyen fundamentalmente los yates, que ya en 2008 suponían el 24% de la flota en número de barcos (Valentinov Ducheviski 2010, 103).

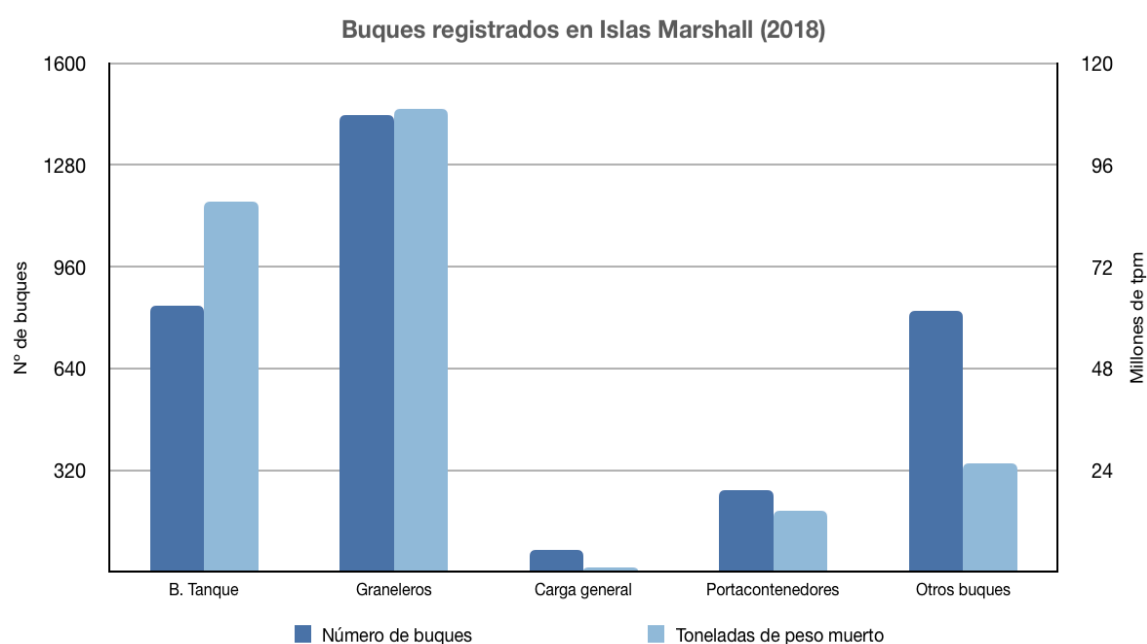


Figura 8. Buques inscritos en las Islas Marshall por categoría.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

En cuanto a la propiedad de la flota, destacan los griegos (27% de las tpm) y estadounidenses (13%), que poseen buena parte de los petroleros. Los armadores

⁵⁸ Documentación requerida para la inscripción de buques en el Registro. International Registries (2019). Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2JKHc7r>; [Consultado 02/05/2019].

coreanos (9,7%), japoneses (4,7%) y franceses (6,7%) son también importantes clientes del registro. En términos de buques inscritos, los datos se muestran en la figura:

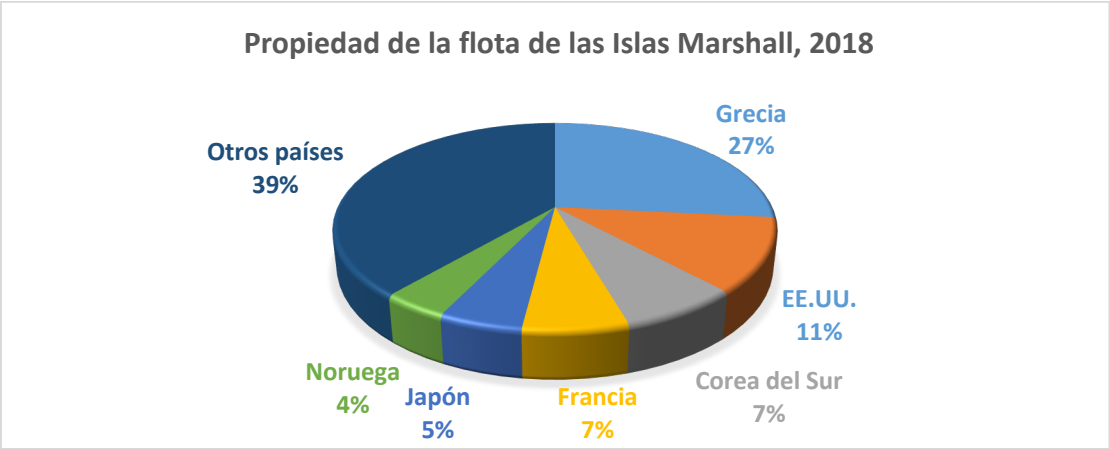



Figura 9. Propiedad de la flota de Islas Marshall por número de buques inscritos.
Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

5.4.2.5. Cumplimiento

Las Islas Marshall presentan unos excelentes resultados de cumplimiento si analizamos la tabla de ICS. Además de haber ratificado los principales convenios internacionales, se encuentra en la lista blanca de los MoU de París y Tokyo y en el programa Qualship21 del USCG. Cumple de forma efectiva las disposiciones del CSTCW y la OIT y ha establecido requisitos de control en relación con las organizaciones en las que delega la inspección de sus buques y emisión de certificados. Otro aspecto positivo es que el administrador solo reconoce a las SS.CC de IACS.

Tabla III. Actuación de Islas Marshall como Estado de Bandera.
Fuente: Elaboración propia, a partir de (ICS 2018).

<div> ISLAS MARSHALL</div>														
Port State Control				Convenios internacionales							SSCC	OTROS		
Lista blanca PMou	Lista blanca TMOU	USCG Target	USCG Qualship21	SOLAS 74+P88	MARPOL I-II	MARPOL III-IV	LC 66+ P 88	STCW78	OIT CTM 06	CLC/FUND 92	IMO A.739	Edad flota	Cumpl. STCW	Cumpl. OIT

5.4.3. Liberia

Liberia es un país situado en la costa occidental del África subsahariana. Su economía depende en gran medida de la exportación de minerales y caucho, aunque se ha visto muy perjudicada por las guerras civiles. En la actualidad, el registro de naves de Liberia ocupa la tercera posición a nivel global, con más de 3.300 barcos y alrededor de 224 millones de tpm, el 11,6% del tonelaje mundial (UNCTAD 2018).

5.4.3.1. El sistema liberiano

La administración del registro marítimo corresponde a una empresa privada, en virtud del contrato entre el Gobierno y LISCR, LCC. (“*Liberian International Ship & Corporate Registry*”), que se ampara en la Ley Marítima de Liberia de 1956⁵⁹. Para preservar la separación entre Gobierno y empresa (Jiménez Piris 2017, 71), se exige que los propietarios de la corporación sean estadounidenses.

5.4.3.2. Características destacadas

Como en los dos casos anteriores, en este apartado vamos a resaltar una serie de particularidades en relación con los aspectos más relevantes del registro.

En primer lugar, acerca de las condiciones del mismo, cabe señalar que tienen acceso a él todos los buques de propulsión propia de más de 500 NT que se dediquen a tráficos en el extranjero, así como las embarcaciones de recreo de más de 24 metros. Estos no podrán superar los 20 años de antigüedad, excepto si cumplen con el resto de condiciones (Valentinov Ducheviski 2010, 89). Está permitido también el abanderamiento temporal de buques extranjeros arrendados, y no se imponen requisitos de nacionalidad a las tripulaciones.

⁵⁹ Código liberiano de leyes de 1956, título XXI. La Ley Marítima de Liberia fue enmendada en 2002 para incluir cambios relativos a las hipotecas y a la formación de nuevos tipos de instrumentos societarios.

En cualquier caso, los buques registrados deben pertenecer a una compañía liberiana⁶⁰, aunque también se pueden registrar entidades marítimas extranjeras. En cuanto a los propietarios, la nacionalidad es indiferente, y las acciones pueden emitirse al portador⁶¹ o a accionistas registrados (Valentinov Ducheovski 2010, 90). Liberia es uno de los pocos registros abiertos que cuentan con una asociación independiente de propietarios de buques, el Consejo de Armadores de Liberia, miembro de la Cámara Naviera Internacional (LISCR 2019).

También podemos reseñar su baja tributación: La explotación de los buques está sujeta a una tasa anual en función del tonelaje neto y las empresas que desarrollan su actividad comercial fuera del país no tienen que pagar ningún tipo de impuesto. Además, se evita la doble imposición en la mayor parte de las áreas de negocios navales (Jiménez Piris 2017, 72).

Se incluyen bonificaciones por apostar por la innovación tecnológica. El registro de Liberia es pionero en la implantación de multitud de sistemas y aplicaciones. Algunos ejemplos son el SEA, para gestionar la documentación y titulaciones de la gente de mar, la aplicación móvil “*FlagState*” o el “*e-ORB*”, un libro electrónico de registro de hidrocarburos.

En cuanto a la financiación de los buques, el régimen de hipotecas de Liberia está reconocido internacionalmente, por lo que ofrece la oportunidad de obtener financiación más favorable. Las disposiciones reglamentarias sobre las hipotecas navales están basadas en las de los estados de Nueva York y Delaware.

Finalmente, en lo relativo a la facilidad y amplitud del servicio, podemos indicar que Liberia ofrece servicios de certificación en línea, lo que supone flexibilizar este tipo de trámites ahorrando tiempo, dinero y recursos. Además, también ha desarrollado un programa de auditoría armonizado, que incluye inspección del Estado del Pabellón, códigos ISM e ISPS y CTM. A esto se suma que el registro cuenta con 23 oficinas en todo el mundo, y dispone de una red de 400 inspectores, ofreciendo un servicio 24/7.

⁶⁰ Las empresas liberianas pueden constituirse como “Business Corporations”, “Limited Partnerships”, “LLCs” o “Registered Business Companies”. Se rigen por regulaciones diferentes, y la principal diferencia entre las tres primeras y la última es la transparencia, ya que las “Registered Business Companies” tienen que declarar ingresos anuales.

⁶¹ Las acciones al portador son un tipo de títulos libremente transferibles, cuya sola posesión acredita la participación en una sociedad. En caso de querer transferir estas acciones a un tercero, basta con entregarle los títulos. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/30yq4H9>; [Consultado 28/03/2019].

5.4.3.3. Abanderamiento

Los trámites de preinscripción son sencillos y pueden realizarse en cualquiera de las oficinas regionales del LISCR.

Al igual que en los registros de Panamá e Islas Marshall, el procedimiento contempla dos etapas. En primer lugar, un registro provisional válido por seis meses. Para ello, es necesario entregar un impreso y aportar una serie de documentos y certificados⁶². Para el registro permanente, se debe entregar la solicitud acompañada de copia compulsada del certificado de clase y de los certificados internacionales emitidos por el Estado del Pabellón, entre otros documentos. Se requiere también una inspección de seguridad previa a la emisión del certificado de registro definitivo (Jiménez Piris 2017, 73).

5.4.3.4. Estructura de la flota

Como se muestra en la figura, la mayor parte de la flota liberiana está integrada por: Graneleros, 33% de los buques y 40% de las tpm; portacontenedores, 25% de los buques y 20% de las tpm; y buques tanque, con el 22% de los barcos y un 33% de las tpm.

Liberia es el principal registro para los portacontenedores y suma casi el mismo número de buques y toneladas que sus dos competidores juntos. Una de las razones que convierten a Liberia en referente en este tipo de barcos es su estrecha relación con Alemania, que lidera el sector de los portacontenedores con una cuota de mercado del 20,2% y una capacidad de más de 4 millones de TEUs⁶³ (UNCTAD 2018).

⁶² Ver (Valentinov Ducheviski 2010, 93-95).

⁶³ Twenty-foot Equivalent Unit. Unidad de capacidad expresada en contenedores de 20 pies.

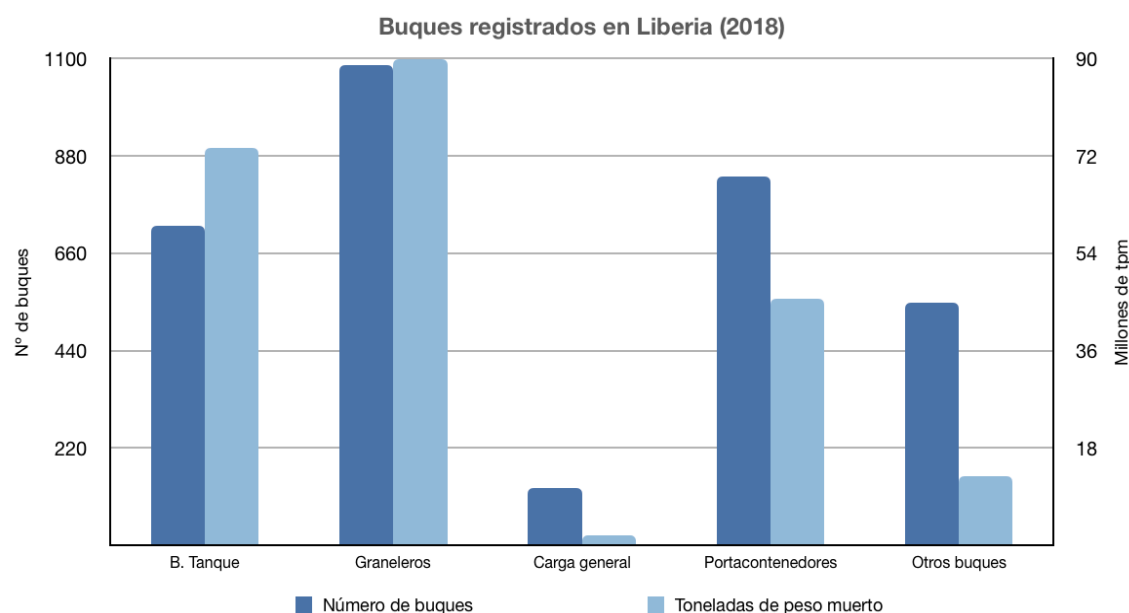


Figura 10. Buques inscritos en Liberia por categoría.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

En relación con el porte de la flota media, Liberia se sitúa en las 67 000 tpm, superando ampliamente a Panamá y en valores similares a Islas Marshall.

Griegos y alemanes controlan el 50% de los buques abanderados en Liberia. Los porcentajes por número de buques y toneladas registradas son similares. En términos de tpm, Grecia controla el 30%, seguida de Alemania (18,6%), Japón (6%), Reino Unido (5,8%), Taiwán y Rusia (ambos en torno al 5%).

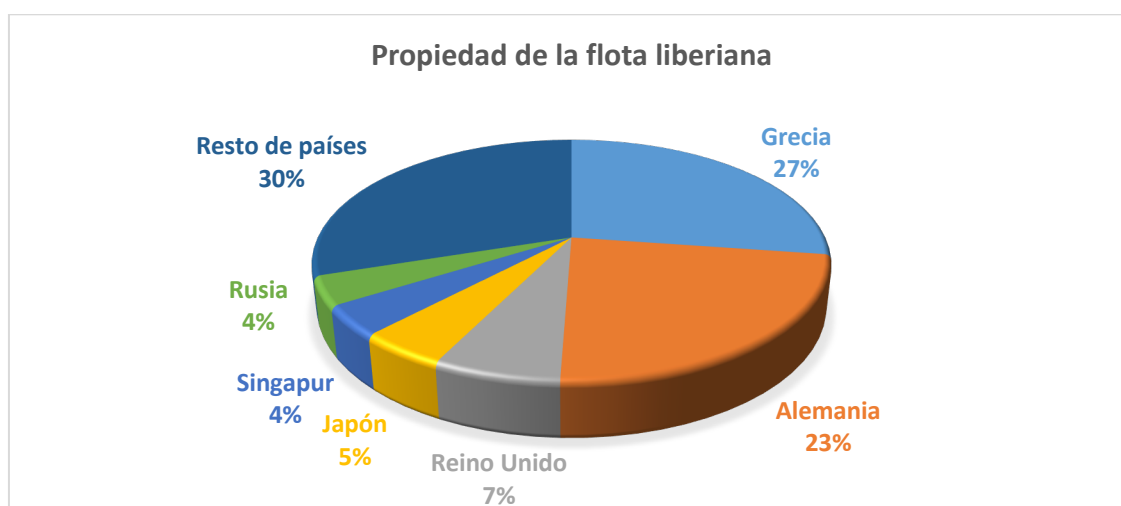


Figura 11. Propiedad de la flota de Liberia por número de buques inscritos.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.


5.4.3.5. Cumplimiento

Examinando la tabla de ICS, Liberia presenta unos muy buenos resultados de cumplimiento. Ha ratificado los principales convenios internacionales y cumple de manera efectiva las disposiciones del STCW y la OIT. En relación con las organizaciones reconocidas, ha establecido los mecanismos de control exigidos por la OMI y, al igual que las Islas Marshall, solo reconoce para actuar en su nombre a las SS.CC. de IACS.

En cuanto a los resultados de Port State Control, Liberia se encuentra en la lista blanca de los MoU de París y Tokyo, aunque por el momento no está incluida en el programa Qualship21 del USCG.

Tabla IV. Actuación de Liberia como Estado de Bandera.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (ICS 2018).

<div> LIBERIA</div>														
Port State Control				Convenios internacionales							SSCC	OTROS		
Lista blanca PMou	Lista blanca TMOU	USCG Target	USCG Qualship21	SOLAS 74+P88	MARPOL I-II	MARPOL III-IV	LC 66+ P 88	STCW78	OIT CTM 06	CLC/FUND 92	IMO A.739	Edad flota	Cumpl. STCW	Cumpl. OIT

5.4.3.6. Perspectivas de futuro

Liberia ha apostado por la innovación, y sus proyectos siguen pasando por combinar la tecnología con la aplicación de elevados estándares de seguridad, apoyando como hasta ahora la legislación internacional en materia de seguridad y protección del medio ambiente, con lo que se ha generado una excelente reputación. Entre sus nuevas iniciativas se encuentra un programa de financiación ambiental para reducir las emisiones de CO2 y mejorar la eficiencia y competitividad de la flota. En este aspecto, es pionera y se ha convertido también en el primer Estado del Pabellón en participar en el programa “*Green Award*” (Jiménez Piris 2017, 75).

También se ha firmado un acuerdo con China, que reporta beneficios directos a los armadores de buques liberianos, a los que se aplica una reducción de hasta el 28% de las tasas portuarias sobre el tonelaje. Se reducen también los trámites burocráticos, y con ello los retrasos, y se establece la cooperación en el transporte marítimo entre los dos países (LISCR 2016).

5.4.4. Similitudes y diferencias de los principales registros abiertos

Si comparamos los tres principales registros abiertos en la actualidad, encontramos muchas similitudes en lo relativo a su funcionamiento, los requisitos que establecen o las tasas e incentivos que ofertan, sin embargo, también aparecen algunas diferencias. En este aspecto, quizás la más llamativa sea la referente a su titularidad. Mientras el de Panamá es un registro estatal, gestionado directamente por la Administración Pública, Liberia y Marshall han optado por un sistema privado, mediante un contrato de asociación entre sus respectivos gobiernos y empresas particulares, que actúan como administradoras. Cada sistema presenta sus ventajas e inconvenientes; si bien el control directo del Estado, en el sistema panameño, aporta una mayor seguridad jurídica al cliente en todos los aspectos (Jiménez Piris 2017, 59), la gestión externa garantiza una menor influencia de la situación política de los países, así como una gestión más comercial e independiente, que puede beneficiar la operativa de los buques y los intereses de los armadores. En el caso de Liberia, consideramos que el hecho de ser gestionado de forma externa ha sido una de las claves en el éxito del registro, que no se ha visto significativamente afectado por la situación del país.

Dejando a un lado el asunto de la titularidad, encontramos pequeñas variaciones entre los tres registros analizados. Empezando por las condiciones de acceso de los buques, podemos señalar que mientras Panamá se ha decantado por un concepto abierto de “nave”, Liberia e Islas Marshall han impuesto algunas restricciones sobre la antigüedad de los buques y los tráficos a los que se dedican, de modo que no aceptan la inscripción de buques destinados al cabotaje local. Liberia también ha fijado límites relativos al arqueado neto de los buques mercantes y la eslora de las embarcaciones de recreo. Por su parte, en ambos casos, el límite de edad, establecido en los 20 años de antigüedad, puede no tenerse en cuenta si el buque cumple con el resto de las condiciones.

En cuanto a las similitudes, los tres registros permiten el control extranjero de los buques, ya sea mediante la creación de una sociedad local, o a través de una entidad marítima extranjera. Además, se accede a que las tripulaciones sean internacionales, sin requisitos específicos al respecto, más allá del cumplimiento de las condiciones establecidas en el CTM 2006. Los procedimientos de abanderamiento son sencillos y rápidos, y están integrados por un registro provisional y uno definitivo. Todos permiten también el abanderamiento temporal. Además, muchos de estos trámites pueden realizarse de forma telemática, y los armadores cuentan con la asistencia de oficinas técnicas en las principales áreas marítimo-portuarias del mundo. Las delegaciones locales del registro de las Islas Marshall pueden incluso gestionar por sí mismas el registro de un buque.

En cuanto a las tasas aplicables, todos tienen implantado el sistema de Tonnage Tax. A parte de esto, las empresas cuya actividad se desarrolla en el extranjero, no pagan tributos sobre los beneficios obtenidos. A diferencia de Islas Marshall, Panamá y Liberia han suscrito acuerdos para evitar la doble imposición con un amplio número de países.

En relación con la financiación, los tres registros presentan regímenes reconocidos internacionalmente, lo que beneficia al armador, ya que las principales acreedores y astilleros tienen confianza y conocimiento sobre los procedimientos de registro, documentación requerida e hipoteca naval.

En lo relativo a la estructura de la flota, ha quedado demostrada la especialización de cada uno de los registros en un tipo de buque diferente, y la relación que guarda esta especialización con el origen de los propietarios, que tradicionalmente han optado por una u otra bandera. Panamá se ha erigido como el líder en el sector de los graneles sólidos, con una flota en la que se imponen los *bulkcarriers*, y los japoneses como principales clientes; En el caso de las Islas Marshall, son los griegos los propietarios mayoritarios y, por consiguiente, los petroleros dominan la flota junto a los graneleros; Finalmente, Liberia es el principal registro para los portacontenedores, y referente para los armadores alemanes, que lideran el sector. El tonelaje medio de la flota es similar en todos los casos, aunque algo inferior en Panamá. Esto se debe a que Liberia y Marshall acumulan un porcentaje importante de los petroleros y *bulkcarriers* de gran porte.

En cuanto al cumplimiento con la normativa internacional, el último aspecto que se analizaba, podemos considerar que todos obtienen de forma general unos buenos resultados, que se traducen en una garantía de seguridad marítima y protección del medio

marino, además de asegurar unos estándares mínimos en lo que se refiere a las condiciones de trabajo y vida de la gente de mar. No obstante, cabría precisar que Islas Marshall y Liberia obtuvieron, para el periodo analizado (2018), unos resultados sensiblemente mejores a los de Panamá, especialmente en las inspecciones de Port State Control en EE. UU. El promedio de detenciones, ligeramente superior a la media, mantiene a Panamá bajo la vigilancia del “*Coast Guard*”.

5.5. El papel de las Organizaciones Reconocidas y el Control por el Estado Rector del Puerto, y su vinculación con los registros abiertos

Los cambios que ha experimentado el transporte marítimo han dado lugar a la aparición de dos nuevos e importantes actores: Las Organizaciones Reconocidas y el Estado Rector del Puerto. Como vamos a exponer a continuación, estas dos instituciones están muy vinculadas con los registros internacionales. Las primeras, responden a la incapacidad material y de recursos que este tipo de registros presentan para inspeccionar los buques que enarbolan su pabellón, debido a las dimensiones de sus flotas y/o a que carecen de las administraciones e infraestructuras pertinentes. Mientras tanto, el Control por el Estado Rector del Puerto surge como el medio más eficaz para verificar el cumplimiento de todos los registros con los convenios internacionales referentes a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación marina y las condiciones laborales de los tripulantes. Por consiguiente, se ha impuesto en la actualidad que la jurisdicción del buque no solo está determinada por la normativa que establece el Estado de Bandera, sino que también está sujeta al control que otros Estados ejercen cuando los buques extranjeros se encuentran en sus puertos (Montero Llácer 2003; Jiménez Piris 2017; Piniella et al. 2017).

5.5.1. Las Organizaciones Reconocidas

La OMI hizo que los propios Convenios Internacionales introdujeran la posibilidad de que los Estados miembros pudieran delegar la realización de inspecciones y

reconocimientos a sus buques en Organizaciones Reconocidas. En la práctica, estas Organizaciones Reconocidas son, en su mayoría, Sociedades de Clasificación⁶⁴.

Las Sociedades de Clasificación⁶⁵ son entidades que establecen criterios técnicos para determinar el estado del casco y los equipos de los buques mercantes, a través de reconocimientos que establecen el grado de cumplimiento con los criterios propios de las SS.CC. y con la normativa nacional e internacional, emitiendo certificados que acreditan dicho cumplimiento. Aseguran elevados criterios técnicos para el proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques, y actúan en virtud de contratos que las ligan a los armadores o astilleros. No obstante, las referencias formuladas por estas organizaciones trascienden el marco del contrato privado con sus clientes y afectan a otros sujetos del tráfico marítimo, que las emplean como referencia o acreditación para adoptar decisiones o asumir riesgos. Según Pulido Begines (2015), puede afirmarse que *“las sociedades de clasificación venden esencialmente confianza; sus clientes solicitan sus opiniones profesionales para asegurarse de que los navíos con los que operan cumplen con unos parámetros mínimos de seguridad”*.

Las SS.CC. llevan a cabo diversas funciones. Sin embargo, podemos distinguir aquellas que se enmarcan en el ámbito privado de aquellas funciones consideradas públicas.

Entre las funciones privadas, cabe destacar la comprobación y acreditación del estado del buque en función de los estándares propios y a través de las correspondientes inspecciones. El cumplimiento se acredita mediante el *“Certificado de clase”*. Su relación con la certificación de la navegabilidad del buque ha generado mucha controversia (Pulido Begines 2015, 113-14), si bien se puede considerar que la navegabilidad es un concepto mucho más amplio que abarca elementos que no están contemplados en la clasificación, pues además de la propia aptitud para la navegación (*“seaworthiness”*), incluye la idoneidad del buque para el transporte de la mercancía pactada (*“cargoworthiness”*), al inicio del contrato y durante la vigencia del mismo (Monedero Villén y Silos Rodríguez 2016, 343).

Por otro lado, aunque el control de la seguridad de los buques es responsabilidad del Estado del Pabellón, este puede ejercer sus funciones de inspección y certificación

⁶⁴ De la web “Ingeniero Marino”. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2JNlf0f>; [Consultado 25/04/2019].

⁶⁵ En adelante también referidas como SS.CC.

delegando total o parcialmente en una sociedad de clasificación. Esta sería la vertiente de función pública de estas organizaciones, que han adquirido un carácter de entidades prestadoras de servicio público (Pulido Begines 2015, 115). Los motivos por los que los Estados delegan estas funciones son también diversos; por un lado, por la falta de la infraestructura técnica y burocrática necesaria, especialmente acusada en los grandes registros; y por otro lado, porque la exigencia de que las inspecciones periódicas sean realizadas por inspectores nacionales puede suponer, especialmente en buques destinados a tráficos internacionales, una importante limitación a su flexibilidad de operación, lo que se traduce finalmente en una pérdida de competitividad para el buque y su registro (Carlier de Laval 2002).

En la actualidad, prácticamente la totalidad de los Estados reconocen y delegan todas o algunas de sus obligaciones de inspección y expedición de certificados estatutarios en las SS.CC.

Con el objetivo de alcanzar una mayor uniformidad entre las reglas desarrolladas por sus miembros, así como de definir un grupo representativo que pudiera interactuar con otras instituciones como la OMI, se creó la “*Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación*” (IACS), que agrupa en la actualidad a las doce organizaciones más importantes, consideradas de referencia en el sector. Estas doce SS.CC son las reconocidas por la Comisión Europea para actuar en nombre de los Estados Miembros y son evaluadas cada dos años por la “*Agencia Europea de Seguridad Marítima*” (EMSA)⁶⁶.

·American Bureau of Shipping (ABS)	·Indian Register of Shipping (IRCLASS)
·Bureau Veritas	·Lloyd's Register Group LTD (LR)
·China Classification Society (CCS)	·Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
·Croatian Register of Shipping (CRS)	·Polish Register of Shipping (PRS)
·DNV GL AS	·RINA Services S.p.A.
·KR (Korean Register)	·Russian Maritime Reg. of Shipping (RS)

Figura 12. Miembros de IACS. Sociedades de Clasificación reconocidas por la UE.

Fuente: (EMSA 2019)⁶⁷.

⁶⁶ La Directiva 2009/15/CE establece las medidas que deben seguir los Estados en su relación con las SS.CC. en cumplimiento de los convenios internacionales y avanzando en la libre prestación de servicios. Por su parte, los criterios mínimos que deben cumplir las organizaciones para obtener o mantener el reconocimiento comunitario quedan recogidos en el Anexo I del Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y la Comisión Europea, de 23 de abril, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

⁶⁷ Ver enlace: <https://bit.ly/2JQktH1>; [Consultado 12/03/2019].

La OMI requiere a los Estados de Bandera que establezcan mecanismos de control sobre las Organizaciones Reconocidas cuando deleguen en ellas las correspondientes inspecciones. Además, los Estados deben comunicar a la OMI qué Organizaciones están autorizadas para actuar en su nombre⁶⁸.

5.5.2. Control por el Estado Rector del Puerto

Aunque la CNUDM reserva al Estado del Pabellón un papel preferente, establece el derecho del “*Estado del puerto*” para llevar a cabo investigaciones e iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga que proceda de un buque que se encuentre voluntariamente en un puerto o terminal de ese Estado, y suponga una infracción de las disposiciones internacionales (art.218).

El régimen actual del Control por el Estado Rector del Puerto, más conocido por su denominación en inglés (*Port State Control*)⁶⁹, surge en los años 80, tras hacerse evidente que algunos Estados de Bandera no estaban garantizando el cumplimiento de los convenios internacionales, al no ejercer un control efectivo sobre sus buques, tal y como exige la CNUDM (art.94). Esta falta de control resulta atractiva para los armadores de buques sub-estándar (Almendros de la Rosa 2009, 12).

Las bases del sistema se sentaron con el “*Memorándum de París*” (1982), que fija las bases comunes de las inspecciones que se realizan a los buques y que abarcan aspectos relacionados con la seguridad marítima, la protección del medio marino y las condiciones de vida y trabajo a bordo. La finalidad de estas inspecciones es doble: Prevenir y corregir.

En la adopción de este acuerdo tuvieron gran influencia la CNUDM y el desastre del “*Amoco Cádiz*”, cuyo naufragio despertó un profundo debate en Europa acerca de la seguridad y las graves consecuencias de este tipo de accidentes.

En 1978, varios países europeos habían dado los primeros pasos, elaborando el “*Memorándum de La Haya*”, cuyo objetivo era armonizar las reglas de inspección,

⁶⁸ Resolución IMO A.739.

⁶⁹ En adelante referido como PSC.

siguiendo las directrices de la OIT. Sin embargo, este primer acuerdo estaba enfocado únicamente a las condiciones laborales (Clementi Tapia 2018).

El Memorándum de Entendimiento (*MoU*) es un acuerdo administrativo en el marco de la cooperación entre las autoridades marítimas de los Estados firmantes. Dada la eficacia demostrada, el esquema del París MoU ha sido el modelo seguido internacionalmente en el PSC. Con el impulso de la OMI, se han establecido nuevos acuerdos regionales que cubren todos los océanos. En la actualidad, existen nueve esquemas de PSC adoptados a nivel mundial, entre los que destacan el París MoU y el Tokyo MoU.

A estos acuerdos se suma el programa de PSC adoptado por los Estados Unidos, el USCG PSC (“*United States Coast Guard Port State Control*”). A diferencia de los MoU, que se basan en la transferencia de información entre países, EE. UU ha optado por un modelo único. No obstante, el objetivo es común: Ejercer un control exhaustivo sobre todos los buques, complementando el trabajo desarrollado por los estados de bandera, con el fin de asegurar el cumplimiento de las convenciones de la OMI y de la OIT y erradicando los buques sub-estándar (Almendros de la Rosa 2009). En este aspecto, cabe destacar la eficacia de la detención y la denegación de acceso a puerto, como medidas extremas que pueden ser adoptadas en casos excepcionales, para garantizar la seguridad del buque, los tripulantes, los pasajeros o la carga y eliminar cualquier riesgo medioambiental (Díaz Puyol 2013).

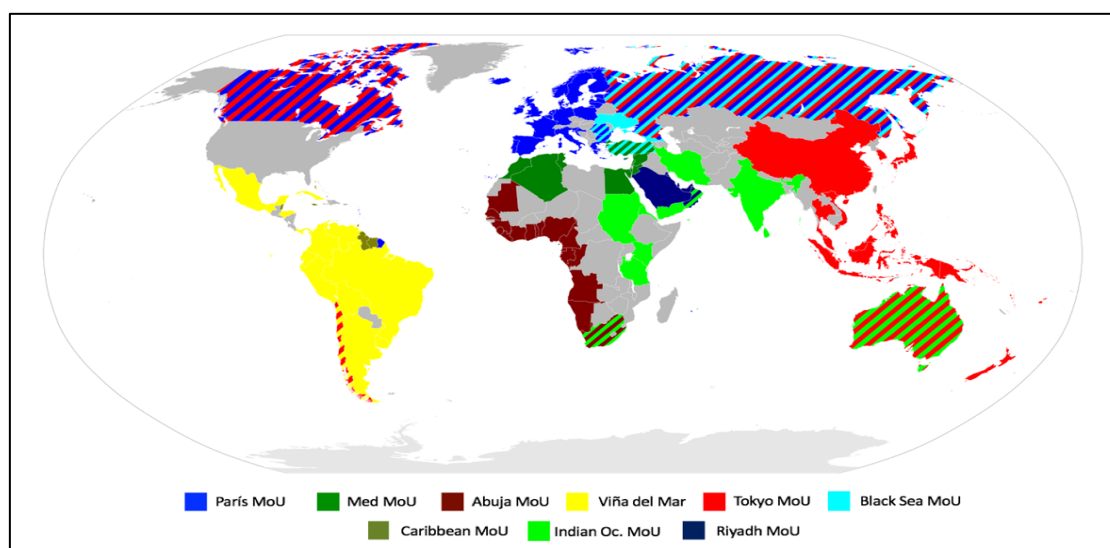


Figura 13. Acuerdos regionales de “*Port State Control*” adoptados internacionalmente.

Fuente: Wikipedia⁷⁰.

⁷⁰ Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2KaH40i>; [Consultado 25/04/2019].

Los Estados se comprometen a desarrollar un sistema efectivo de inspecciones a los buques extranjeros que recalen en sus puertos, sin que exista ningún tipo de distinción o trato de favor hacia ninguna bandera. Cualquier buque podrá ser objeto de una inspección de PSC. La prioridad que reviste un buque para ser inspeccionado depende de una serie de características que se basan en factores genéricos (tipo de buque, antigüedad, pabellón, SS.CC...) e históricos (número de deficiencias o inmovilizaciones en un determinado periodo). Evaluando estos factores, se asigna al buque un perfil de riesgo, en función del cual se determina la frecuencia de las inspecciones periódicas de PSC. Este procedimiento es similar en todos los acuerdos MoU, si bien cada uno de ellos tiene su forma de ponderar los diferentes factores para obtener el perfil de riesgo del buque en cuestión (Almendros de la Rosa 2009, 55-59).

Con independencia del tiempo transcurrido, podrán realizarse inspecciones adicionales si existen “*factores prioritarios o imprevistos*”⁷¹.

El PSC constituye un modo sencillo de evaluar el cumplimiento de los Estados de Abanderamiento con la normativa internacional, ya que, conforme a los resultados de las inspecciones, y teniendo en cuenta el número de detenciones y deficiencias encontradas, los pabellones se clasifican en tres listas: Blanca, Gris y Negra.

Los buques cuya bandera no está incluida en la lista blanca tienden a estar sujetos a una mayor probabilidad de ser inspeccionados. Aquellos buques que enarbolan pabellón de un Estado incluido en la lista negra y hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los últimos 36 meses tendrán denegado el acceso.

Es evidente entonces que el incumplimiento generalizado de los buques de una determinada bandera conlleva la inclusión de esta en una posición desfavorable de cara a la operatividad de los buques, repercutiendo en la confianza de los diferentes actores del tráfico marítimo y especialmente, en una decisión tan importante como la elección del pabellón.

⁷¹ El régimen de PSC establece una serie de supuestos en los que el buque podrá ser sometido a inspecciones adicionales. Para ello, deben concurrir determinados factores. Estos pueden ser prioritarios (por retirada de la clase, notificación por otro Estado miembro, por haberse visto envuelto en abordaje o varada...) o imprevistos (cuando se observen anomalías que supongan una merma de la seguridad, buques con deficiencias pendientes, cuando se hayan notificado problemas relativos a la carga...). Ver (Díaz Puyol 2013, 73).

En el caso del sistema de PSC de EE. UU, el perfil de riesgo se determina de acuerdo con una matriz de puntuaciones que tiene en cuenta los siguientes parámetros⁷²: Gestión del buque, Estado de Bandera, Organizaciones Reconocidas, historial del buque y particularidades (tipo de buque y edad). En relación con el Pabellón, la puntuación se basa en el resultado de las inspecciones del conjunto de banderas y tiene en cuenta el porcentaje promedio de detenciones en un período de referencia de tres años. Los pabellones con un porcentaje superior a la media y que estén asociados con más de una detención se incluyen en la lista de banderas bajo vigilancia del USCG (“*targeted flags*”).

En función de la puntuación obtenida en base a los parámetros anteriores, los buques se clasifican en Prioridad I, Prioridad II y No Prioritarios.

⁷² Puede consultarse con más detalle en el siguiente enlace de la página web del *US Coast Guard*: <https://bit.ly/2Z0J3IF>; [Consultado 27/02/2019].

6. LOS SEGUNDOS REGISTROS

Ante una flota mercante menguada y en decadencia, algunos países europeos tuvieron que adoptar medidas para hacer frente al éxodo masivo de buques a registros abiertos. Las medidas proteccionistas como las reservas de carga habían resultado inefectivas a largo plazo, ya que encarecían el transporte marítimo e iban en contra de la política liberal y no intervencionista de la OCDE. Valorando otras opciones, los gobiernos también consideraron establecer subsidios directos a sus buques, con el objetivo de compensar la diferencia de costes. Sin embargo, implicaban importantes inversiones y tampoco solucionaban el problema de fondo. Finalmente, se puso en evidencia que la única solución viable y definitiva pasaba por modificar la normativa de los registros nacionales, especialmente en lo referente a la legislación fiscal y laboral, reduciendo las cargas fiscales sobre las navieras y haciendo posible el empleo de marinos extranjeros. En resumen, adaptarse a las exigencias del tráfico mundial, incorporando características de los ORs pero manteniendo elevados estándares de seguridad. No obstante, ante las dificultades políticas que planteaba la modificación de las leyes que regulaban estos aspectos, se optó por crear un marco legal alternativo. Esta opción era también mucho más rápida, pues aprobaba, mediante una sola norma, un nuevo registro bajo pabellón nacional (Carlier de Lavalley 2002, 5-6).

Surgieron así los “segundos registros” en 1987, siendo sus precursores Francia y Noruega, y, en los dos años posteriores, Dinamarca, Portugal y Alemania establecieron también sus segundos registros. Tras un periodo de calma, interrumpido por la creación del “Registro Especial de Canarias” en 1992, se produjo un nuevo repunte a partir de 1997, con la constitución, entre otros, del “*Registro internazionale italiano*” (Domínguez Cabrera 2004, 103).

6.1. Tipos

Desde el punto de vista de su localización geográfica, algunos Estados han establecido sus segundos registros en territorios de ultramar, mientras que otros países sin posesiones de este tipo han tenido que situarlos dentro de su propio ámbito territorial. En función de

esta distinción, podemos clasificar los segundos registros en “registros off-shore” y “registros especiales” (Domínguez Cabrera 2004, 106).

6.1.1. Registros off-shore

Tienen la consideración de “registros off-shore” los segundos registros establecidos en territorios de soberanía que cuentan con un tratamiento legal específico, como colonias y posesiones de ultramar. Como recoge Carlier (2002), este hecho facilita el establecimiento de un marco jurídico independiente para el registro, pues normalmente los Estados han dotado a estas posesiones de una legislación mercantil liberalizadora. Fueron los primeros que se crearon y, en la actualidad, Reino Unido, Holanda o Francia cuentan con registros de este tipo.

6.1.2. Registros Especiales

Se consideran “registros especiales” aquellos creados dentro del propio territorio del Estado. Surgen en países interesados en dar viabilidad a sus flotas mercantes, pero que no tenían la posibilidad de establecerlos fuera, al no contar con posesiones de ultramar. Se crea así un régimen jurídico al margen de la legislación ordinaria, una “ficción jurídica” (Carlier de Lavalley 2002, 6) que permite aplicar un régimen diferente al buque, en función de si está inscrito en el registro ordinario, o en el especial. Es el caso de Dinamarca, Portugal o España, que han establecido este tipo de registros.

6.2. Consideraciones acerca de los segundos registros

No todos los segundos registros operan del mismo modo en relación con los buques que tienen acceso al registro. Como afirma Domínguez (2004), mientras unos Estados admiten buques propios y extranjeros, otros han optado por reservar su segundo registro para intereses nacionales. No obstante, en la actualidad, muchos de estos registros están abiertos a cualquier armador que solicite la inscripción y cumpla las condiciones necesarias, independientemente de su nacionalidad. En Europa, los registros marítimos

de los Estados miembros se encuentran abiertos a cualquier armador establecido en la UE (Jiménez Piris 2017, 13). Esta imposición tiene su origen en las sentencias sobre el caso *Factortame*, a raíz de la denuncia de empresas pesqueras españolas contra Reino Unido⁷³.

A parte de la nacionalidad del propietario, los segundos registros también pueden ser selectivos respecto al tipo de buque o sus características (principalmente eslora y arqueo). Otra particularidad es su carácter opcional frente a la obligatoriedad del registro ordinario.

Las medidas de exención de tributos y cargas fiscales y el empleo de marinos extranjeros han atraído críticas hacia algunos de estos registros. Determinadas organizaciones profesionales y sindicales se han opuesto a su aplicación, generando cierta controversia.

ITF ha alertado de las consecuencias de cambiar las tripulaciones sobre la mano de obra local. Este hecho ha llevado a la inclusión de algunos segundos registros (la mayoría off-shore) en la lista de banderas de conveniencia (Domínguez Cabrera 2004, 107).

6.3. Los Segundos Registros en la actualidad

Como se muestra en la siguiente tabla, son 14 los países que en la actualidad tienen implantados segundos registros marítimos:

⁷³ En el marco de la Política de Pesca Común de 1980 se introdujo un sistema de cuotas nacionales de pesca, que limitaban el total de capturas que podían realizar los barcos de cada Estado. Los armadores españoles, que llevaban años faenando en caladeros como el Gran Sol, empezaron a constituir compañías inglesas y a inscribir sus barcos en los registros del Reino Unido, para tener acceso así a la cuota inglesa. Las autoridades británicas intentaron poner límites a estas prácticas, con medidas para controlar la composición de las tripulaciones, la residencia y contribución de los tripulantes o los puertos de descarga de las capturas, a través de la Ley británica de embarcaciones pesqueras (*British Fishing Boats Act*, 1983) y, fundamentalmente, de la Ley de Marina Mercante de 1988 (*Merchant Shipping Act*). Tras las denuncias presentadas por los armadores españoles y una larga batalla judicial, las diferentes sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) declararon estas medidas contrarias al Derecho Comunitario (García de Enterría 1998).

Tabla V. Países con segundos registros de buques.

Fuente: Elaboración propia.

País	Segundo registro	
Australia	Australian International Shipping Register (AISR)	
Brasil	Registro Especial Brasileiro (REB)	
China	Hong Kong Shipping Register	
	Macao International Shipping Register	
Dinamarca	Danish International Register of Shipping (DIS)	
	Feroe Islands International Ship Register (FAS)	
Francia*	Registre International Français (RIF)	
Alemania	German International Shipping Register (GIS)	
Italia	Registro Internazionale Italiano	
Países Bajos	Curaçao Ship Register**	
Nueva Zelanda	Maritime Cook Islands Open Register	
Noruega	Norwegian International Ship Register (NIS)	
Portugal	Registro Internacional de Navios da Madeira (MAR)	
España	Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA)	
Turquía	Turkish International Vessel Registry (TUGS)	
Reino Unido*	Red Ensign Group	Bermuda Ship Registry
		British Virgin Islands Registry
		Cayman Islands Shipping Registry (CISR)
		Gibraltar Ship Registry
		Isle of Man Ship Registry
<div><div></div> Registros considerados BdC por el Comité de Prácticas Aceptables de ITF.</div> <div>* Francia y Reino Unido cuentan con otros registros off-shore que operan principalmente de forma local.</div> <div>** Hasta 2010, Netherlands Antilles Ship Register.</div>		

Reino Unido agrupó en 1995 los registros de dependencia británica en el denominado “Grupo de la Enseña Roja” (“*Red Ensign Group*”)⁷⁴, operado por Gran Bretaña, las dependencias de la Corona y los territorios de ultramar⁷⁵.

Por su parte, Francia instauró en el año 2005 el “Registro Internacional Francés” (RIF)⁷⁶, para la inscripción de buques mercantes destinados a tráficos internacionales o cabotaje internacional, además de barcos de recreo de más de 24 metros que operan

⁷⁴ Según Merchant Shipping Act, 1995.

⁷⁵ Estos registros están clasificados en dos categorías: En la Categoría I se incluyen todos los mencionados en la tabla anterior. Admiten buques de cualquier tonelaje, eslora y tipo, aunque con algunas excepciones particulares de cada registro. En el caso de Gibraltar, no pueden acceder los buques nucleares, pesqueros y aquellos que no estén clasificados por una sociedad reconocida.

Por su parte, los registros de la Categoría II están reservados para la inscripción de buques de hasta 150 GT, salvo si no se operan comercialmente. En ese caso, se admiten buques de hasta 400 GT. La actividad de estos registros es fundamentalmente local y son los que se enumeran a continuación: Anguila, Islas Malvinas, Guernsey, Jersey, Montserrat, Santa Helena y Turcos y Caicos.

⁷⁶ Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

comercialmente con tripulación profesional. El RIF, como registro europeo, permite el acceso al cabotaje en la UE, funcionando través de una ventanilla única con sede en Marsella. Como apunta Domínguez (2004), las desventajas de la utilización de territorios no metropolitanos para los segundos registros llevaron al gobierno francés a sustituir con el RIF al “Registro de las Islas Kerguelen” (TAAF), en el que aún pueden inscribirse embarcaciones de recreo y otros buques mercantes, en las condiciones estipuladas por el Código de Transportes de 2010⁷⁷. Además de Islas Kerguelen, Francia cuenta con otros registros de buques: Polinesia Francesa, Nueva Caledonia y Wallis y Futuna.

⁷⁷ Official Guide to Ship & Yacht Registries (GSR). Se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.guidetoshipregistries.com/shipregistries-country/france>; [Consultado 08/05/2019].

7. EL REGISTRO DE BUQUES EN EL SISTEMA ESPAÑOL

Ya adelantamos que el Derecho español conserva el sistema tradicional de doble registro, el de Buques y Empresas Navieras y el de Bienes Muebles.

7.1. El Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras

El Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras⁷⁸ es un registro público de carácter administrativo que atribuye al buque su matrícula, dependiendo directamente de la Administración Marítima (art.65.2 TRLPEMM). La inscripción en este registro es obligatoria y tiene como finalidad servir de instrumento de control para que el Estado pueda ejercer sus facultades y potestades sobre la flota mercante. Estas funciones públicas, integradas en el concepto de Marina Mercante⁷⁹ (art.6.1.h TRLPEMM), están asignadas al Ministerio de Fomento.

Podemos considerar entonces que las razones que justifican la inscripción de los buques en el Registro de Matrícula son de Derecho Público. Las más importantes son las siguientes:

- Como mecanismo de identificación y control, para salvaguardar la seguridad de la navegación marítima.
- Para el ejercicio de los deberes y facultades del Estado como “Estado del Pabellón”, en los términos que establece la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.
- Para solventar el problema de determinación de la disciplina aplicable y las responsabilidades derivadas de la propia navegación, aunque podemos considerar que no evita realmente los problemas de derecho internacional privado en casos de conflicto entre buques pertenecientes a diversos Estados.

⁷⁸ En adelante referido como RBEN.

⁷⁹ Si bien en el TRLPEMM se considera flota civil española a la flota mercante nacional, la flota pesquera nacional, los buques de recreo y deportivos nacionales, así como los demás buques civiles españoles no incluidos en las categorías anteriores (art.9.1.), no se considera integrado en el concepto de Marina Mercante “la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos” (art.6.2.). De hecho “corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino” (art.263).

- Por razones geoestratégicas y de orden público. Tal y como recoge Pulido Begines (2015), a lo largo de la historia, los Estados se han preocupado por mantener el control y conocer el estado de la flota nacional disponible, con fines comerciales, estratégicos o bélicos. Aunque esta concepción del control de la flota nacional haya cambiado, consideramos que sigue vigente la voluntad de los Estados de mantener un control administrativo de los buques civiles nacionales, así como de conocer sus prescripciones técnicas y de utilización, con el fin de fomentar la flota de pabellón nacional y la política marítima, que repercuta de forma directa en la economía de los Estados marítimos actuales.

En la inscripción de los buques constarán todas las circunstancias esenciales para su identificación, así como transmisiones de su propiedad, constitución de hipotecas o imposición de derechos reales. También se reflejarán las modificaciones que pudiera sufrir el buque. Pero el RBEN no solo tiene por objeto la inscripción de los buques, sino también de las empresas navieras españolas. En relación con estas, *“se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente”* (TRLPEMM art.251).

El RBEN se configura también siguiendo la estructura propia de la Administración Marítima española, que se articula en dos niveles. En este caso, a través de un registro central, gestionado por la DGMM, y un registro de matrícula, en el ámbito periférico y a cargo de las Capitanías Marítimas.

Las líneas generales que conforman el régimen jurídico del RBEN se encuentran recogidas en el Real Decreto 1027/1989⁸⁰, que continúa en vigor a falta del necesario desarrollo reglamentario del TRLPEMM en lo que se refiere a abanderamiento y registro de buques mercantes⁸¹.

⁸⁰ Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo.

⁸¹ Disposición transitoria séptima de la LPEMM: *“El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de servicios de navegación, reservas o repartos de carga en favor de buques españoles o comunitarios, registro y abanderamiento de buques y demás disposiciones reguladoras de la marina mercante continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma”*.

7.1.1. El triple registro de buques y empresas navieras

Aunque la Ley parece referirse a un registro único, en realidad son tres los que componen el RBEN:

- Registro de matrícula situado en cada Capitanía Marítima: Tal y como establece el RD 1027/1989, los buques deberán estar registrados en uno de los Registros de matrícula de las Capitanías⁸², que se instrumentan a través de las denominadas “listas”⁸³. La clasificación en listas atiende a la procedencia y actividad de los buques, embarcaciones y artefactos navales (art.4). Existen nueve listas⁸⁴, en las que se inscriben las naves que se señalan a continuación:
 - Lista Primera: Plataformas de extracción, remolcadores de altura, buques de apoyo y los dedicados al suministro de plataformas que no estén registrados en otra lista.
 - Lista Segunda: Buques destinados al transporte marítimo de pasajeros, mercancías o mixtos.
 - Lista Tercera: Buques destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y otros recursos marinos vivos.
 - Lista Cuarta: Embarcaciones auxiliares de pesca, explotaciones de acuicultura y artefactos destinados al cultivo de especies marinas.
 - Lista Quinta: Remolcadores, embarcaciones y artefactos navales que prestan servicio en puertos, bahías y radas.
 - Lista Sexta: Embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos.
 - Lista Séptima: Embarcaciones deportivas de cualquier tipo sin propósito lucrativo o de pesca no profesional.
 - Lista Octava: Buques y embarcaciones de organismos públicos.

⁸² “Cada Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matrícula” (RD 1027/1989, art.3).

⁸³ Las listas atienden al sistema de folio real, un sistema registral mediante el cual, el registro o inscripción de bienes y sus posteriores modificaciones se realiza mediante asientos sucesivos, que constituyen en un solo formato el historial jurídico de los bienes en cuestión, lo que permite agrupar todos los asientos relativos a un mismo bien, facilitando la aplicación del principio de publicidad. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2Ml4gLO>; [Consultado 28/03/2019].

⁸⁴ En el caso de que un buque se importe con abanderamiento provisional quedará registrado en la respectiva lista especial complementaria a cada una de ellas (art.4.2).

- Lista Novena: Es la lista de registro provisional, en la que se anotan los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción.

El Registro de Matrícula tiene competencia para tramitar los expedientes de construcción, matrícula y abanderamiento, así como para cancelar la matriculación provisional y abrir la definitiva; anotar en el asiento de cada buque el grupo y clase a los que corresponde, atendiendo a la clasificación nacional⁸⁵; abrir la matrícula provisional en la lista novena de los buques en construcción en su distrito y archivar los expedientes de construcción de embarcaciones cuya eslora sea inferior de seis metros una vez terminados. La información contenida en el registro de matrícula se caracteriza por no tener efectos frente a terceros, ya que su finalidad esencial es la identificación de los buques en todos los aspectos relacionados con el Derecho Público (Pulido Begines 2015, 91).

- Registro Central: Gestionado por la DGMM, consiste en un registro marítimo centralizado de todos los buques, en el que deben incorporarse todos los datos relativos a sus posibilidades de utilización. También tiene como objetivo poder informar y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y lista, así como en los casos de exportación, desguace o pérdida por accidente. Además, recogerá cuantas incidencias administrativas puedan afectar al buque desde su puesta en servicio hasta su baja en el Registro (RD 1027/1989 art.9).
- Registro de Empresas Navieras: Está gestionado también por la DGMM y en él se hacen constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento o cese de sus administradores, los buques que explotan y cualquier otra circunstancia que se determine. El Registro se estructura en tres secciones, atendiendo al tipo de empresa y a las características y listas de los buques que poseen o explotan⁸⁶.

El RBEN se completa con el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, que se constituye como un segundo registro español con sede en la Comunidad Autónoma de

⁸⁵ Clasificación nacional de buques de acuerdo con las normas complementarias al Convenio SOLAS, O.M. 18/03/1983.

⁸⁶ Vid., Sección 3ª del RD 1027/1989, art.10.

Canarias. Su creación se remonta a 1992⁸⁷, como medio de fomento de la flota de pabellón español, impulsando una serie de ventajas económicas y fiscales para dar viabilidad a la flota mercante nacional. El Registro, de carácter público y administrativo, opera a través de dos oficinas de gestión en las capitanías marítimas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. No obstante, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar la dotación de los buques, las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la operativa normal. La documentación que permite al buque la navegación bajo pabellón nacional será otorgada también por el Ministerio de Fomento y expedida por la DGMM.

El Registro de Canarias es por tanto un segundo registro de carácter especial, opcional, heterónimo, adicional al Registro Marítimo ordinario y selectivo. Es especial porque está sometido a un régimen legal particular, reflejado en la LPEMM; opcional porque, a diferencia del registro ordinario, la inscripción en el registro especial tiene carácter potestativo; heterónimo ya que el Ministerio de Fomento posee las competencias para la inscripción y baja en el registro, sin que su gestión y administración sean, por tanto, independientes; adicional puesto que se trata de un segundo registro nacional, que se suma al registro marítimo ordinario; y selectivo respecto al objeto susceptible de inscripción, ya que frente al carácter universal del registro ordinario, no todos los buques pueden acceder al registro especial, para lo que se establecen criterios técnico-funcionales relativos a su arqueo y utilización (Domínguez Cabrera 2004).

7.2. Registro de Bienes Muebles

Como hemos expuesto anteriormente, el sistema español se basa en un registro dual. Por este motivo, *“la inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir”* (TRLPEMM art.251.4). En este sentido, en la LNM (art.69.1) se determina que *“todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán*

⁸⁷ El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se crea en virtud de la Disposición adicional decimoquinta de la LPEMM.

obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles”, que estudiaremos a continuación.

El Registro de Bienes Muebles⁸⁸ tiene como finalidad “*la publicidad jurídico-inmobiliaria de titularidades jurídico-reales sobre bienes muebles registrables*”⁸⁹, con el objetivo de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas en el ámbito del Derecho Privado. Está compuesto por siete secciones⁹⁰, que conforman un sistema heterogéneo que cuenta con tres niveles registrales. En el caso de los buques y aeronaves, integrados en la primera sección, el RBM funciona como un verdadero registro de la propiedad mueble, en el que se anotan las titularidades y gravámenes que existan sobre estos bienes. Sin embargo, en cuanto a los demás bienes muebles registrables, tan solo opera como registro de gravámenes, y en el caso de las condiciones generales, funciona como registro de contratos.

La obligatoriedad de inscribir los buques en un registro mercantil se incluía ya en el Código de Comercio de 1885. Hasta finales del siglo XX, los buques españoles debían inscribirse en el libro de buques del Registro Mercantil de la provincia en la que estuvieran matriculados, según el Reglamento del Registro Mercantil de 1956. A los mismos efectos, se crea en 1989 el RBM, a través de la Ley de Reforma Parcial y Adaptación de la legislación mercantil a las Directivas Comunitarias en materia de sociedades, de 25 de julio.

El RBM carece actualmente del debido desarrollo reglamentario, por lo que continúan en vigor los Títulos V (De la inscripción de los buques) y VI (De la inscripción de las aeronaves), arts.145-190, del Reglamento de 1956⁹¹.

⁸⁸ En adelante referido como RBM.

⁸⁹ Notarios y Registradores: Tema 78 Hipotecario Registros. Registro de Bienes Muebles. Puede consultarse en la siguiente dirección: <https://bit.ly/2MTxgLC>; [Consultado 18/03/2019].

⁹⁰ Buques y aeronaves; 2. Automóviles y otros vehículos a motor; 3. Maquinaria industrial, establecimientos mercantiles y bienes de equipo; 4. Garantías legales; 5. Otros bienes muebles registrables; 6. Registro de condiciones generales; 7. Obras y grabaciones audiovisuales.

⁹¹ El Reglamento del Registro Mercantil de 1956 fue derogado por el Reglamento de 1989, que mantuvo vigente, a través de una disposición transitoria, los artículos referentes al registro de buques y aeronaves. En la actualidad, se rige por el Reglamento del Registro Mercantil de 1996, aprobado por Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio. En su disposición transitoria decimotercera se recoge lo siguiente: “*Los Libros de Buques y Aeronaves seguirán llevándose en los Registros a que se refiere el artículo 10 del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento del Registro de Bienes Muebles a que se refiere la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, a cuyo efecto continuarán transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del referido Reglamento del Registro Mercantil*”.

No obstante, la inscripción en la sección de buques del RBM está regulada fundamentalmente en la LNM (arts.67-77).

Al tratarse de un registro de carácter mercantil, podemos considerar que los motivos que justifican la inscripción de los buques en el RBM son esencialmente de Derecho Privado.

Podemos destacar los siguientes:

- Por la importancia económica del buque: Para infundir confianza en un sector que se caracteriza por el enorme valor económico que mueve, debido al elevado valor de los buques y la necesidad de crédito hipotecario para su construcción.
- Debido a los elevados gravámenes y responsabilidades que pueden generar.

El RBM se encuentra bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, al cargo de un Registrador de la Propiedad y Mercantil. Funciona también a través del sistema de folio real, de modo que se inscriben los bienes y los diferentes actos y gravámenes que recaen sobre ellos, especialmente aquellos actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales⁹² que recaigan sobre el buque. También se anotarán la constitución, modificación o cancelación de gravámenes, embargos judiciales o administrativos, arrendamientos y otras circunstancias que se determinen reglamentariamente (LNM art.70).

Para que el buque acceda al RBM se requiere la inscripción previa del mismo en el RBEN, que deberá acreditarse por certificación de la matrícula o asiento. Se exige que la primera inscripción de los buques en el RBM sea la propiedad. (art.71.1). Esta primera inscripción se practicará en el registro que corresponda a su lugar de matrícula o, en el caso de buques en construcción, al lugar en el que se construya.

Cuando el buque sea dado de baja, el folio real se cancelará mediante diligencia de cierre, a continuación de la última inscripción. Se requerirá, también en este caso, comunicación de baja del buque por parte del RBEN (art.71.3).

⁹² El derecho real es un derecho que ejerce una persona física o jurídica sobre una cosa (objeto). El sujeto activo o titular del derecho debe tener personalidad jurídica reconocida, es decir, aptitud para ser titular de derechos y obligaciones, mientras el objeto es un bien susceptible de titularidad jurídica.

Los derechos reales se caracterizan fundamentalmente por ser "*erga omnes*", es decir, se tienen frente a todos y "*rei persecutorio*", acompaña a la cosa allá donde se encuentre. Es por ello que podemos oponer el derecho real al derecho de crédito, ya que este no se tiene "*erga omnes*", sino "*inter-partes*". En cuanto a la clasificación de los derechos reales, se considera que estos pueden ser "en cosa propia" o "en cosa ajena". El derecho real en cosa propia es la propiedad, derecho real por excelencia que proporciona un pleno dominio sobre la cosa y que se manifiesta en el derecho de uso, disfrute y disposición del bien. Por su parte, dentro de los derechos reales en cosa ajena podemos incluir el derecho de servidumbre, paso o el usufructo. Estos derechos reales no proporcionan el pleno dominio sobre la cosa en cuestión. Puede ser consultado en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2QzZHVl>; [Consultado 10/03/2019].

Una vez estudiado el funcionamiento y la finalidad del RBM vamos a exponer qué bienes son susceptibles de inscribirse.

La Ley distingue entre aquellos bienes cuya inscripción es obligatoria y los casos en los que esta inscripción tiene carácter potestativo. De este modo, deben inscribirse obligatoriamente en la Sección de Buques del RBM todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España (LNM art.69.1). Los buques en construcción tendrán que ser inscritos obligatoriamente cuando vayan a ser hipotecados, quedando registrados en un libro especial hasta que finalice su construcción.

En cambio, la inscripción será potestativa para los buques, embarcaciones y artefactos navales de titularidad pública, así como para los buques y embarcaciones de recreo y deportivos. Sin embargo, los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y otros gravámenes solo podrán oponerse a terceros si figuran inscritos en el RBM (art.69.2). El contenido del registro extiende sus efectos desde la publicación en el Boletín Oficial del Registro Mercantil (BORME).

El RBM se rige en su actuación por los principios de titulación pública, legalidad, legitimación, fe pública registral, inoponibilidad, tracto sucesivo y publicidad formal y material, los cuales se exponen brevemente a continuación:

- Titulación pública (LNM art.73): Solo tienen acceso al registro, en virtud de este principio, determinados tipos de documentos (escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme...).
- Legalidad (art.74): Garantiza el control de la información que accede al registro. El registrador es el responsable de calificar las formas extrínsecas de los documentos y la validez de su contenido, así como de determinar la capacidad y legitimación de quienes los otorgan. No obstante, se trata de un formalismo, ya que solo se limita a corroborar el cumplimiento de los requisitos que se exigen en relación con la documentación presentada.
- Legitimación (art.75): El contenido de la documentación que accede al registro puede ser o no veraz, sin embargo, una vez superado el principio de legalidad, se presume la validez y exactitud del contenido del registro. Los asientos estarán bajo la salvaguarda de los tribunales y producirán todos sus efectos mientras no sean declarados inexactos o nulos.

- Fe pública registral (art.76): El acceso al registro de actos o contratos nulos no los convierte en válidos. La declaración de inexactitud o nulidad no perjudicará los derechos de terceros de buena fe, adquiridos conforme a Derecho. Se protegen de este modo aquellos derechos sustentados en actos o contratos considerados válidos de acuerdo con el contenido del registro. La buena fe se presupone salvo prueba contraria, y el Principio de inoponibilidad (art.77) también protege a terceros frente a los actos que no estén debidamente inscritos.
- Tracto sucesivo (art. 71.1-2): Para poder inscribir actos o contratos relativos a un sujeto inscribible será precisa la previa inscripción del sujeto, por lo que se exige que la primera inscripción de cada buque en el RBM sea de dominio. Un interesado puede ejercitar su derecho para anotar cualquier otro acto o negocio jurídico relativo al buque.
- Publicidad formal y material (art.72): En el sentido formal, se hace referencia al carácter público de la sección de buques del RBM, por lo que cualquier persona podrá obtener información del contenido de sus asientos. En el sentido de publicidad material, se debe tener en cuenta que la inscripción en el RBM produce efectos jurídico-privados “erga omnes”, es decir, oponibles a terceros (Pulido Begines 2015).

Una de las principales novedades que introduce la LNM en relación con la inscripción de los buques en el RBEN y en el RBM es la coordinación entre registros. El reformado sistema español busca evitar la duplicidad registral, estableciendo una separación funcional entre el registro de matrícula y el RBM.

La Ley estipula que los asientos de la Sección de Buques del RBM deberán coordinarse con las anotaciones practicadas en la hoja de asiento del RBEN (art.66.1), si bien no especifica la forma en que debe llevarse a cabo esta coordinación, limitándose a señalar que deberá determinarse reglamentariamente.

A pesar de que ambos registros estén coordinados, sus titulares sólo serán competentes para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los asientos a su cargo, de modo que no podrán certificar aquellos contenidos que les consten por comunicaciones derivadas de la coordinación entre registros. No obstante, si se solicita en uno de ellos certificación referente a contenidos inscritos en el otro, tendrá que admitirse la solicitud y requerirse de forma interna al Registro competente que la expida. El solicitante podrá obtener así toda la publicidad formal referida al buque en un solo organismo (art.66.2).

8. EL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DE CANARIAS

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias⁹³ es el segundo registro marítimo español, establecido con el objetivo de mejorar la competitividad de la flota mercante y las empresas navieras españolas. Incluye para ello una serie de medidas e incentivos similares a los establecidos en otros países de la Unión Europea⁹⁴.

En este capítulo expondremos sus principales características, desarrollaremos el marco jurídico en el que se apoya y analizaremos la evolución de la marina mercante española, estableciendo el contexto en el que tiene lugar la creación del REBECA. Además, vamos a estudiar las diferentes modificaciones que ha experimentado desde su puesta en marcha, así como su situación actual. Por último, trataremos diferentes propuestas que pretenden dar viabilidad al registro de Canarias en las circunstancias actuales, una revisión que le permita volver a ser competitivo casi tres décadas después de su creación.

8.1. La evolución de la flota de pabellón español

8.1.1. Los efectos del proteccionismo en la marina mercante española

A principios del siglo XX España contaba con una flota mercante moderna y competitiva, compuesta fundamentalmente por buques *tramp*⁹⁵, tras el declive del tráfico con las antiguas colonias en las Antillas. Por este motivo, la marina mercante española era muy sensible a las fluctuaciones del mercado internacional. En este contexto, los armadores constituyeron algunas de las asociaciones empresariales más importantes del sector, como la “Asociación de Navieros Españoles” (ANAVE), cuyas acciones fueron decisivas para la aprobación de una serie de primas para los buques de bandera nacional. Durante este periodo, las ayudas puntuales del Estado se combinaron con el libre acceso a los mercados internacionales de bienes, factores y servicios. Según Valdaliso (2001, 56), esto resultó

⁹³ En adelante, también referido como REBECA o REC.

⁹⁴ Ministerio de Fomento. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2HKND6O>; [Consultado 09/05/2019].

⁹⁵ Se denomina transporte “tramp” al transporte marítimo en régimen de fletamento, una modalidad especialmente extendida para los graneles.

en un crecimiento del sector, un desarrollo técnico y una mejora en el tamaño y la competitividad de las navieras.

Sin embargo, el rumbo de la política marítima cambió radicalmente tras la Guerra Civil. El régimen consideraba la marina mercante como un sector estratégico, y desarrolló una política de fuerte intervencionismo apoyada en tres ejes principales (Valdaliso 2001, 63-64):

- Reserva de bandera y ayudas directas en aquellos tráficos abiertos a la competencia extranjera.
 - Reserva de cargas y tráficos, especialmente acusada en el transporte de materias primas.
 - Medidas de fomento de la construcción naval y prohibición de importar buques.
- Como contrapartida, el Estado puso en marcha un generoso sistema de crédito naval. Además, se creó una empresa pública (Empresa Nacional Elcano) para completar la acción de la iniciativa privada.

La intervención absoluta del Estado aisló a las compañías españolas, que operaron de forma casi exclusiva los tráficos protegidos de cabotaje y comercio de importación, en los que se fijaban los precios de los fletes, seguros y combustibles. No obstante, las medidas con un impacto más negativo sobre el desarrollo de la marina mercante fueron las de la construcción naval. Estas restricciones repercutieron de forma directa sobre la competitividad de la flota, al restringir la cantidad y tipos de buques de los que podían disponer las navieras, ralentizar el cambio técnico, generar sobre costes y alargar los plazos de construcción. Como recoge Valdaliso (2001), “*se subordinaron los intereses de la marina mercante a los de los astilleros*”.

La gran expansión de la flota se produjo en la década de los sesenta, orientada sobre todo a los tráficos de crudo, graneles sólidos y cabotaje. Se empezó a suavizar la política proteccionista y se liberalizaron los fletes, a excepción del petróleo y el comercio de Estado. Las reservas de carga empezaron a desaparecer, aunque se mantuvieron para el crudo, los cereales, el carbón y otras mercancías consideradas “estratégicas”.

Una marina mercante debilitada en capacidades, recursos y competitividad tuvo que afrontar la grave crisis internacional de los 70, que afectó sobre todo a los mercados en los que se había especializado la flota española. A todas estas dificultades se sumó la

aparición del contenedor (Valdaliso 2001, 69). En 1976, el Estado aprobó el “Plan del millón de toneladas”, que contemplaba una serie de ayudas por la contratación de nuevas unidades. Ya en democracia, se nacionalizaron algunas navieras con serias dificultades económicas, entre ellas Trasmediterránea o Trasatlántica. Sin embargo, lejos de solucionar los problemas de las empresas, estas iniciativas acabaron por dañar, aún más, un sector en decadencia.

Ante un mercado de fletes en recesión, muchos armadores españoles fueron incapaces de cumplir sus compromisos crediticios. En 1983 se constituyó la “Sociedad de Gestión de Buques” (SGB), para la ejecución judicial de préstamos vencidos mediante la adquisición de todo tipo de buques y artefactos navales. El Banco de Crédito Industrial (BCI), principal financiador del sector naval, ejecutaba estos préstamos y cedía los buques a la SGB, para su posterior venta a terceros (Díaz Cano 2013). El Estado optó por esta modalidad frente a la refinanciación de los préstamos navales que se estaba llevando a cabo en otros países, como Japón, y que habría permitido, según Díaz (2013, 24), dar viabilidad a los proyectos navieros.

Una de las operaciones más controvertidas fue la venta en bloque de 32 buques a una sociedad liberiana ajena al negocio marítimo, “Lexmar Corporation”. Los buques fueron vendidos a precio de saldo y revendidos posteriormente por Lexmar a un precio muy superior. Algunos incluso fueron recomprados por compañías estatales como Trasmediterránea por tres veces el valor del traspaso inicial⁹⁶.

La SGB, que llegó a convertirse en el mayor armador del país, se disolvió en 1990, poniendo fin a la aplicación de criterios políticos por parte del BCI al negocio naviero (Díaz Cano 2013, 24). Sin embargo, la actuación de la SGB no solo no logró recuperar las deudas vencidas, sino que provocó pérdidas millonarias adicionales⁹⁷ y la desintegración de la flota mercante. Se exportaron un total de 115 buques, lo que supone más de 1 millón de toneladas de peso muerto. El tonelaje español perdido acabó fundamentalmente en banderas de conveniencia. Además, 11 buques con una media de solo 10 años de antigüedad fueron a desguace y 75 barcos fueron transferidos entre armadores españoles, favoreciendo a las navieras deficitarias (públicas) y a otras sin

⁹⁶ TIZÓN, A. (08/12/1989). “Directivos de la naviera del BCI 'fichan' por la empresa a la que vendieron 32 buques a bajo precio”. El País. Recuperado de <https://bit.ly/2YJiUOp>; [Consultado 09/05/2019].

⁹⁷ En 1995 se cerró el balance de liquidación con pérdidas acumuladas de 1.154.381.873 pesetas (Díaz Cano 2013, 24).

interés en el sector, creadas expresamente para aprovecharse de las adjudicaciones, y que desaparecieron poco tiempo después.

8.1.2. La situación en los 90 y la creación del REBECA

Entre 1981 y 1992, la flota española perdió más de 5 millones de toneladas (Ministerio de Fomento 2018, 2). A esta pérdida de flota por las circunstancias comentadas anteriormente, hay que sumar el declive del registro marítimo ordinario. En los primeros años de los 90, la flota registrada bajo pabellón extranjero superó a la inscrita bajo bandera española. En 1986, el Gobierno de Canarias, ANAVE y la Asociación de Industrias Refineras de Petróleo (ASERPETROL) propusieron la creación de un registro especial. Tras realizar un estudio jurídico y económico sobre su viabilidad, se presentó en 1991 un anteproyecto de ley que contaba con el apoyo de las navieras, y que despertó fuertes críticas en el ámbito sindical.

La habilitación legal del registro especial llegó en 1992, con la introducción de la disposición adicional decimoquinta en la LPEMM (Carlier de Laval 2002; Domínguez Cabrera 2004). Sin embargo, el REC actual es el fruto de una evolución, a través de diversas modificaciones introducidas con posterioridad. De hecho, originalmente, la LPEMM se limitaba a establecer las condiciones técnicas y jurídicas para la inscripción de buques, pero no introducía ventajas –más allá de algunas medidas laborales– que hicieran el registro atractivo para los armadores. Además, el registro especial estaba pensado, inicialmente, para los buques destinados a tráficos internacionales. En la redacción original del art.3 de la disposición adicional, se recogía lo siguiente: “*El régimen jurídico aplicable será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje y el del Registro especial se aplicará para la navegación exterior o extranacional*”. No obstante, ante el proceso de liberalización del cabotaje en Europa, el legislador introducía la posibilidad de que el Gobierno autorizase la inscripción de buques destinados a navegación de cabotaje (5.2).

En 1992 se había adoptado el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), de aplicación a los armadores comunitarios que operasen buques matriculados en un Estado miembro

en tráficos de cabotaje continental, cabotaje insular y servicios de abastecimiento off-shore.

El reglamento entró en vigor en 1993, aunque se estableció un periodo transitorio para el cumplimiento de sus requisitos, excluyendo temporalmente de su aplicación algunos servicios de transporte marítimo en el sur de Europa. A España se le concedió una moratoria ante las dificultades financieras por las que atravesaban las navieras nacionales⁹⁸. Las mercancías de interés estratégico estuvieron exentas hasta 1997; los servicios regulares de pasaje y el cabotaje insular⁹⁹, hasta 1999. Además, se introdujeron otras medidas, como la regulación de las competencias en relación con la tripulación o la libre competencia en la licitación de los contratos de servicio público.

En cumplimiento del reglamento comunitario, el Real Decreto 897/1993 reguló el acceso al registro especial de las empresas y buques que realizasen navegaciones de cabotaje peninsular con mercancías (con la excepción del petróleo y el agua potable) y servicios de crucero.

8.1.3. La consolidación del REBECA y las modificaciones posteriores

No fue hasta 1994 cuando se añadieron medidas de incentivos fiscales y de seguridad social, a través de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF). La Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social aumentó las bonificaciones (ver tabla VI). Para Carlier (2002), este retraso de dos años, entre la creación del registro especial y la introducción de incentivos, resultó muy importante, ya que las medidas llegaban tarde para poder ser útiles a los buques afectados por la primera fase de la liberalización del cabotaje. Entre 1986 y 1994, el pabellón español perdió más de 350 buques, 4 millones de GT y unos 12 000 empleos (Carlier de Laval 2002, 7).

⁹⁸ EL PAÍS. (24/06/1992). "La CE alcanza un acuerdo para liberalizar el transporte marítimo". Recuperado de <https://bit.ly/2VVfWJT>; [Consultado 10/05/2019].

⁹⁹ En el Mediterráneo, Canarias, Azores, Madeira, islas francesas en el Atlántico, departamentos franceses de ultramar, Ceuta y Melilla. En Grecia, por "*motivos de cohesión socioeconómica*" (art.6.3), se prorrogó hasta 2004 la entrada en vigor del reglamento en lo relativo a operaciones regulares de pasaje en líneas insulares y servicios prestados por buques de menos de 650 TB.

Tabla VI. Evolución de las bonificaciones fiscales a los buques del REC.

Fuente: (Carlier de Lavalle 2002, 8).

Concepto	Dic 92 – Julio 94	Julio 94 – Dic 94	Ene 95 – Dic 96
I. Sociedades	0	35%	35%
IRPF tripulantes	0	15%	25%
Cotizaciones SS	0	50%	70%

El tonelaje bajo pabellón español empezó a aumentar en 1995, tras el mínimo alcanzado a finales de 1994. En 1996 se amplió, a través del RD 392/1996, el acceso al REC, posibilitando la inscripción de buques destinados al transporte de petróleo y agua en navegaciones de cabotaje. Por su parte, las bonificaciones también se ampliaron, y en 1997, mediante la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado¹⁰⁰, los porcentajes se incrementaron hasta los niveles vigentes en la actualidad: Un 90% para el impuesto sobre sociedades, un 50 por 100 respecto al IRPF de los tripulantes y un 90% para las cotizaciones a la seguridad social. Estos nuevos incentivos mejoraron la oferta del registro especial, y el tonelaje inscrito fue aumentando progresivamente. No obstante, el factor decisivo en el lanzamiento del REC fue el establecimiento de un régimen definitivo de acceso para los buques que realizasen navegaciones de cabotaje, que llegó con la aprobación del RD 2221/1998¹⁰¹. Este hecho supuso la consolidación del Registro, ya que se inscribieron en un solo día setenta buques en las Capitanías de Santa Cruz y Las Palmas (Ministerio de Fomento 2018, 4). De esta forma, el REBECA se convertía en un registro mucho más competitivo, pues permitía el acceso al cabotaje en la Unión Europea.

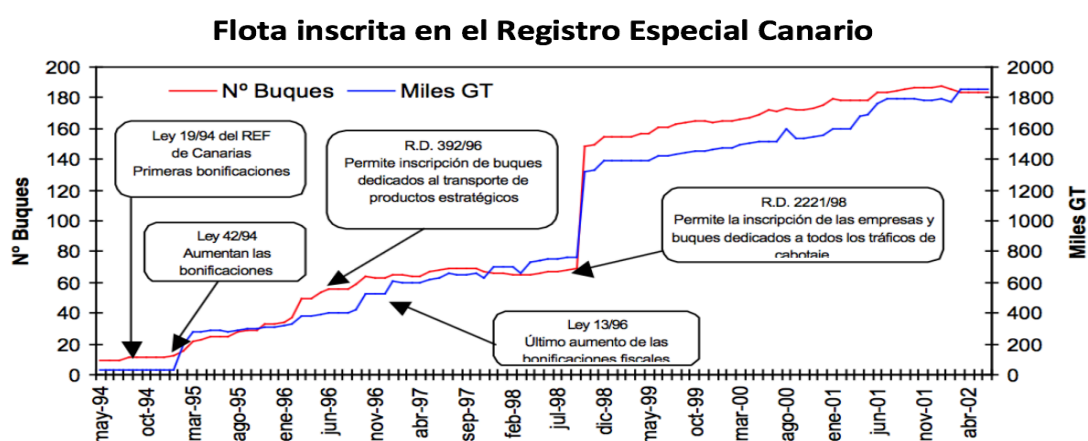


Figura 14. Evolución de la flota inscrita en el REC con la introducción de incentivos.

Fuente: (Carlier de Lavalle 2002, 9).

¹⁰⁰ Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

¹⁰¹ RD 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Canarias, de buques y empresas destinadas a la navegación marítima de cabotaje.

Entre 2001 y 2002, la flota controlada por navieras españolas se incrementó en un 20,7%, registrando el mayor aumento en los últimos 25 años y acumulando así 4 años consecutivos de crecimiento, impulsado por los buenos datos del pabellón español. En 2002, el 62% de la flota controlada se encontraba bajo bandera española, sumando una recuperación del 52% respecto al tonelaje inscrito en 1994, tras siete años de crecimiento. Además, el tonelaje registrado en el REBECA suponía ya el 98,5% de la flota de pabellón español, con 184 buques y casi 2 millones de GT (ANAVE 2002).

Con la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social¹⁰², se introdujo la posibilidad de que las navieras pudieran solicitar la aplicación de un régimen de fiscalidad especial por el Impuesto de Sociedades (“*Tonnage tax*”), en el que la base imponible se determina únicamente en función del tonelaje de los buques, independientemente de los resultados de la empresa. Esto supuso un verdadero hito para el REC, pues aumentó el número de inscripciones y lo equiparó con otros registros vecinos (Clementi Tapia 2018, 83). También se permitió que las empresas que fueran arrendatarias financieras de un buque mercante pudieran inscribirse en el registro especial¹⁰³.

Hasta el 40º Congreso de ITF, celebrado en Vancouver en agosto de 2002, el Registro Canario estaba considerado como bandera de conveniencia. El levantamiento de esta consideración se produjo tras una moción a propuesta de la Unión General de Trabajadores (UGT), que consideraba que el registro garantizaba las condiciones en materia laboral, económica y de seguridad social de los trabajadores, así como el control de los buques y las empresas inscritas (Domínguez Cabrera 2004, 108).

En 2004 se produjo un “punto de inflexión” en el crecimiento del Registro de Canarias. A partir de esa fecha, muchos armadores españoles optaron por otros registros europeos frente al REC. El motivo fundamental fue la adhesión a la UE de Malta y Chipre, dos Estados con registros marítimos abiertos muy competitivos, que ofrecían condiciones más ventajosas, y que garantizaban ahora el acceso al cabotaje europeo (Carlier de Laval 2014). Este factor fue decisivo también para que la flota controlada abanderada en el extranjero se mantuviera, de forma mayoritaria, bajo pabellón de la UE, en detrimento de

¹⁰² Incorporó un nuevo capítulo (XVII) a la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto de Sociedades.

¹⁰³ Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

las banderas extracomunitarias. Esta tendencia se ha mantenido hasta la actualidad, como se muestra en la figura.

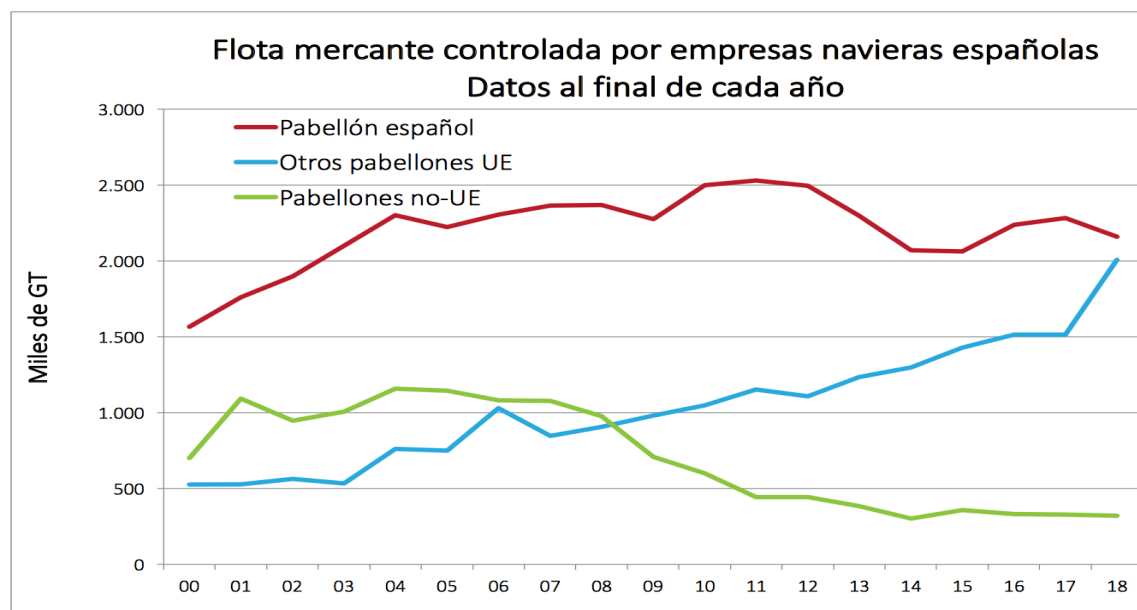


Figura 15. Flota controlada por navieras españolas.

Fuente: (ANAVE 2019).

En marzo de 2004 se adoptó el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades¹⁰⁴, cuyo reglamento, aprobado por RD 1777/2004, regulaba la aplicación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje. El sistema de “*tonnage tax*” fue modificado posteriormente en 2006¹⁰⁵ y 2014, para hacerlo compatible con las directrices europeas sobre ayudas de Estado.

El registro ha sufrido modificaciones posteriores en relación con la nacionalidad de las tripulaciones y los buques que tienen acceso a la inscripción. En 2009 se suprimió la exigencia de que el Capitán y el Primer Oficial de Cubierta fuesen españoles, por la de que sean nacionales de un Estado miembro de la UE o del Espacio Económico Europeo (EEE)¹⁰⁶.

¹⁰⁴ RD Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

¹⁰⁵ Ley 4/2006, de 29 de marzo, de adaptación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje a las nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias.

¹⁰⁶ Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

En 2010, se autorizó la inscripción de unidades destinadas a operaciones de transporte y suministro de combustible en zonas portuarias (gabarras), así como de organismos públicos y buques civiles de titularidad o posesión pública¹⁰⁷.

Por su parte, en 2011 se permitió el cambio de puerto de inscripción dentro del Registro Especial y se ampliaron también, a través del RD 877/2011¹⁰⁸, los supuestos en los que las organizaciones reconocidas pueden actuar en nombre de la Administración.

Cabe destacar también la entrada en vigor del TRLPEMM en 2011 y de la LNM en 2014. Actualmente, el marco normativo básico del REBECA se encuentra recogido en la disposición adicional decimosexta del TRLPEMM y en sus normas de desarrollo, en las que nos vamos a basar para exponer sus principales características.

8.1.4. La flota actual

El REBECA fue, especialmente entre 1998 y 2004, una herramienta útil para revertir la situación en la que se encontraba la flota de pabellón español. Sin embargo, aunque desde entonces se han modificado algunos aspectos del registro, sus condiciones no son equiparables a las que ofrecen otras banderas europeas en la actualidad, y ello se ha reflejado en una disminución progresiva de las inscripciones. En la tabla que se presenta a continuación, se expone la evolución que han experimentado los abanderamientos en el REC en relación con los datos totales de flota controlada por armadores españoles. En junio de 2019, el pabellón español bajó del 50% del tonelaje controlado, por primera vez en varias décadas¹⁰⁹.

Tabla VII. Evolución de los porcentajes de flota controlada inscrita en el REC.

Fuente: (ANAVE 2018).

Año	%GT en el REC	% buques en el REC
2010	64,5	59,9
2015	58,1	56,2
2018	55,4	55,1

¹⁰⁷ Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011.

¹⁰⁸ RD 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. Amplía los supuestos regulados en el art.39.1 del RD 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

¹⁰⁹ EL MERCANTIL. (18/06/2019). "Ábalos se implica para aumentar el atractivo del Registro Especial de Buques y Navieras de Canarias". Recuperado de <https://bit.ly/2XWUlrQ>; [Consultado 20/06/2019].

En 2018 estaban inscritos en el registro canario un total de 119 buques, con más de 2 millones de GT y 1,9 millones de tpm. De estos 119 buques, solo 1 estaba operado por armadores extranjeros. El resto constituye la totalidad de la flota mercante de pabellón español, lo que pone de manifiesto la desaparición, en la práctica, del registro ordinario, en el que solo se hallan registradas aquellas embarcaciones que no reúnen las prescripciones propias del registro especial.

Tabla VIII. Flota controlada por navieras españolas, en número de buques.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (ANAVE 2018, 25).

Tipo de buque	Nº buques pabellón español (REC)	Nº buques pabellón extranjero	TOTAL	% bajo bandera española (REC)
Gaseros	14	3	17	82,4
Pasaje	50	25	75	66,7
Ro-Ro	11	7	18	61,1
Petroleros	11	7	18	61,1
Carga general	17	19	36	47,2
Frigoríficos	3	4	7	42,9
Otros	10	16	26	38,5
Portacontenedores	2	8	10	20,0
Graneleros	0	7	7	0,0
TOTAL	118	96	214	55,1

En lo referente a la estructura de la flota, como se muestra en la tabla anterior, los buques de pasaje son el segmento con mayor cuota en número de unidades (42%), seguidos por los buques de carga general (14,3%), gaseros (11,8%), petroleros (10,2%) y Ro-Ro (9,2%). La siguiente tabla muestra la flota controlada por navieras españolas, así como el porcentaje inscrito bajo pabellón español en función del tipo de buque.

Estudiando la actividad de esta flota, cabe destacar que una gran mayoría de los buques de pabellón español se emplean principalmente en tráficos de cabotaje, mientras que la flota que opera en tráficos internacionales lo hace mayoritariamente bajo pabellones extranjeros (Malta, Madeira y Chipre). Por este motivo, la presencia de ferries y buques de carga rodada ha sido prácticamente constante en la evolución del REC, aunque en los últimos años ha perdido algunas unidades en favor de otros registros comunitarios.

Considerando dos de las principales compañías españolas, podemos destacar que la naviera Balearia tiene casi la mitad de sus buques bajo pabellones extranjeros (48%) y Trasmediterránea el 30%.

En cuanto al segmento de los petroleros, podemos señalar que ha perdido volumen en los últimos años, ya que la mayor parte de los buques de este sector abanderados en España son embarcaciones de suministro de combustible, y los petroleros de mayor porte han ido abandonando progresivamente el pabellón nacional. Por este motivo, aunque actualmente el 61% de los petroleros controlados por navieras españolas está inscrito en el REC, solo suponen el 43% de las GT. En este aspecto, destaca principalmente la empresa Boluda Tankers, que tiene registradas en el REC todas las gabarras que mantiene operativas en los puertos españoles.

Un hecho relevante es el aumento de los gaseros inscritos en el REBECA, que han pasado de suponer un 0,55% del tonelaje total (2000) a constituir el segmento con mayor cuota en términos de GT, y el tercero en número de buques, y se prevé la incorporación de nuevas unidades próximamente¹¹⁰. Además, poseen el mayor porcentaje de inscripción en el REC, si los comparamos con otro tipo de buques. En 2018, el 82,4% de los gaseros controlados por navieras españolas enarbolaba pabellón nacional, frente al 66,7% de los buques de pasaje o el 61,1% de Ro-Ros y petroleros (ANAVE 2018). Este hecho resulta especialmente significativo, ya que supone la irrupción del registro canario en un mercado internacional como es el de los gaseros.

Por su parte, los portacontenedores han desaparecido prácticamente del REBECA. Según los datos de ANAVE, en 2018 se inscribieron por primera vez desde 2015 dos buques portacontenedores. Sin embargo, esto solo supone el 20% de los controlados por navieras españolas; un total de 8. En cuanto a los graneleros, la presencia en el REBECA es nula. Los 7 bulkcarriers controlados por empresas españolas están abanderados en el extranjero.

El siguiente gráfico muestra el progreso de la flota controlada por empresas españolas, comparándola con la flota bajo pabellón español.

¹¹⁰ En 2019 se incorporará al REC un nuevo metanero de 300 metros de eslora y capacidad para 180 000 metros cúbicos, el "Adriano Knutsen", fletado por Endesa a la noruega Knutsen OAS y que se convertirá en el mayor buque de bandera española. En 2020, se entregará otro buque gemelo que, previsiblemente, también será inscrito en el registro especial español. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2EqBjI3>; [Consultado 14/05/2019].

Se muestra también la evolución por tipo de buque, desde 1995 a 2015.

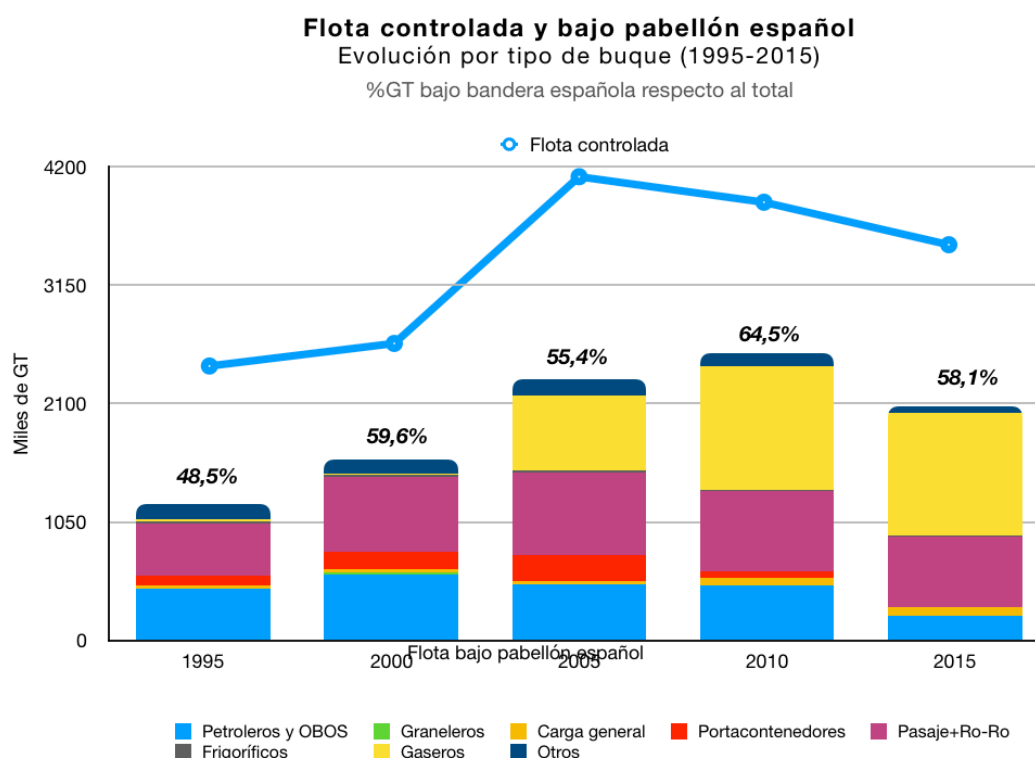


Figura 16. Evolución de la flota de pabellón español, por tipo de buque, y comparación con la flota total controlada.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes de ANAVE¹¹¹.

8.2. Marco jurídico del REBECA

En este apartado vamos a exponer detalladamente la normativa que configura el marco jurídico del registro canario, desde el punto de vista de los requisitos que se establecen en relación con el acceso de los buques y las empresas, las bonificaciones fiscales y las condiciones laborales de los marinos enrolados en buques españoles.

8.2.1. Exigencias de inscripción

Los requisitos de inscripción de los buques y las empresas navieras están recogidos en el apartado 4 de la disposición adicional XVI del TRLPEMM.

¹¹¹ Informes de Marina Mercante y Transporte Marítimo. Pueden consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2F6uP1k>; [Consultado 13/05/2019].

El REBECA es un registro adicional y opcional, en el que las empresas pueden inscribirse si lo desean, siempre que reúnan los requerimientos necesarios. En primer lugar, se exige que tengan su centro efectivo de control en Canarias, y en el caso de que lo tengan en el resto de España o en el extranjero, que cuenten con un establecimiento o representación permanente en las islas. Permite por tanto el acceso de empresas extranjeras, siempre que estén debidamente representadas. Además, deben certificar que tienen la propiedad o la posesión del buque, bajo cualquier modalidad que asegure la gestión náutica y comercial de este. Por su parte, los organismos públicos que cumplan los requisitos señalados también pueden reclamar su inscripción¹¹².

Cumpliendo con las exigencias descritas, las empresas están legitimadas para solicitar la inscripción de los buques que poseen o controlan. En relación con el acceso de los buques, ya habíamos adelantado que el REBECA presenta un carácter selectivo. De este modo, se establecen tres exigencias fundamentales, basadas en criterios técnicos y de utilización:

- La aptitud para la navegación con un propósito mercantil, es decir, la potencialidad para que el buque pueda destinarse a una actividad industrial o comercial, aunque no sea explotado como tal (Domínguez Cabrera 2004, 113-14). Originalmente el buque tenía que ser “*utilizado con un propósito mercantil*”¹¹³, sin embargo, la nueva redacción amplía las posibilidades de registro, permitiendo que se consideren también inscribibles, entre otros, “*los buques civiles de titularidad o posesión pública que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado*”.
- Que no sean buques dedicados a la pesca, en consonancia con otros registros de nuestro entorno, como Madeira. Hasta la fecha, los buques de pesca solo pueden inscribirse en el registro marítimo ordinario, aunque recientemente se ha creado un segundo registro español para buques atuneros y palangreros, el “Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles” (RESAE)¹¹⁴.

¹¹² Para la inscripción, es necesario aportar: solicitud, justificante de pago de las tasas, tarjeta de identificación fiscal y escrituras de constitución de la empresa. Adicionalmente, las navieras extranjeras que cuenten exclusivamente con un representante legal en Canarias deberán aportar el poder notarial de designación de representante legal. Toda la documentación entregada debe estar traducida al español (Ministerio de Fomento 2018, 7–8).

¹¹³ Modificado por la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.

¹¹⁴ Con la publicación en el BOE, el 23 de diciembre de 2013, se habilitó el RESAE, pensado para los buques inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria, que faenen en aguas extracomunitarias y capturen exclusivamente túnidos o especies afines. Por el momento no se ha llevado a cabo el correspondiente desarrollo reglamentario. DÍAZ, J.C. (26/12/2013). “Nace el RESAE, segundo registro español para buques pesqueros”. Del acontecer portuario. Recuperado de <https://bit.ly/2wjFAIJ>; [Consultado 21/03/2019].

- Disponer de un arqueo mínimo de 100 GT.

Los buques, embarcaciones y artefactos navales que cumplan estos requisitos son susceptibles de inscribirse en el segundo registro. Para ello, se establecen fundamentalmente cuatro procedimientos, en función de su procedencia: buques nacionales procedentes del registro ordinario, buques procedentes de construcción nacional, buques extranjeros procedentes de otros registros y buques procedentes de construcción en el extranjero. Cada uno de estos procedimientos está integrado a su vez por una inscripción provisional y una definitiva¹¹⁵.

En los buques procedentes del registro ordinario, la inscripción en el REBECA supone la baja simultánea en el Registro de Buques y Empresas Navieras. En el caso de abanderamiento temporal de buques de pabellón extranjero, no se exige la presentación del certificado de baja en la bandera de procedencia.

Los buques procedentes de otros registros están sometidos a una obligación adicional: Se deberá verificar el cumplimiento con las normas nacionales e internacionales en materia de seguridad marítima, por lo que podrán ser sometidos a una inspección previa que, para los buques procedentes de otros registros del EEE, se regirá por las disposiciones del Reglamento (CE) 613/1991¹¹⁶. Este reglamento europeo establece que el nuevo pabellón expedirá los certificados en las mismas condiciones que el anterior, y no se opondrá al registro de un buque procedente de otro Estado miembro cuando esté provisto de certificados válidos, aunque podrá comprobar las condiciones de los buques a través de un reconocimiento.

Los buques procedentes de terceros países, se someterán a una inspección previa, que podrá sustituirse por la revalidación de todos o parte de los certificados “*en función de las características y tipos de los buques y los requisitos exigidos por la Administración de origen para la extensión de dichos certificados*”, tal y como estipula el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles¹¹⁷. La inscripción de buques extracomunitarios está sujeta también a justificar el pago de los tributos de aduanas.

¹¹⁵ Ver (Ministerio de Fomento 2018, 19-26).

¹¹⁶ Reglamento (CE) 613/1991, del Consejo, de 4 de marzo, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad.

¹¹⁷ RD 1837/2000, de 10 de noviembre.

Obtenida la inscripción definitiva, que tiene una validez mínima de un año, el Ministerio de Fomento otorga al buque la patente de navegación, que al igual que en el registro ordinario, habilita al buque para navegar bajo pabellón español y legitima a los capitanes para el ejercicio de sus funciones.

8.2.2. Fiscalidad. Bonificaciones fiscales

Como ya hemos indicado en el apartado 8.1, las bonificaciones fiscales para el REC no estaban previstas inicialmente en la LPEMM, por lo que se introdujeron progresivamente entre 1994 y 1997. En la actualidad, están vigentes los incentivos incorporados por la Ley 13/1996, que contempla bonificaciones sobre el impuesto de sociedades, las cotizaciones a la Seguridad Social y el IRPF, así como la exención del impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, aunque quizás las dos primeras son las que tienen un mayor impacto sobre la competitividad del REBECA (Carlier de Lavalley 2002, 13).

A) Impuesto sobre sociedades

El impuesto sobre sociedades (IS) es un impuesto estatal que afecta a personas jurídicas residentes en territorio español. Las empresas tributan por los beneficios obtenidos en su resultado fiscal, que constituye la base imponible (BI)¹¹⁸. El tipo impositivo¹¹⁹ general para el IS es del 25% desde 2016. Las empresas navieras pueden obtener una bonificación del 90% en la porción de cuota de la base imponible que corresponda a la explotación de buques inscritos en el REC, según el art.76 de la Ley REF (modificada por la Ley 13/96). Sin embargo, los beneficios derivados de la compraventa de buques del Registro Especial no pueden considerarse como producto de su explotación, por lo que se gravan al 100% del tipo estándar del IS (Carlier de Lavalley 2002, 13).

Este incentivo se complementa con los que ofrece la Zona Especial Canaria (ZEC) para las entidades que desarrollen actividades industriales, comerciales o de servicios en el

¹¹⁸ La base imponible es la cantidad sobre la que se calculan los impuestos.

¹¹⁹ Es el porcentaje que multiplicado por la BI permite obtener la cuota íntegra.

Archipiélago. Las empresas instaladas en la ZEC tributan en el IS a un tipo impositivo reducido del 4%¹²⁰, que se aplica sobre unos límites de base imponible atendiendo a la creación de empleo. La ZEC también contempla supuestos de exención en el Impuesto sobre la Renta de No Residentes (IRNR).

B) Régimen de las Entidades Navieras en Función del Tonelaje “Tonnage Tax”

Desde 2002, las navieras pueden solicitar también la aplicación de un régimen especial de determinación objetiva del IS, en el que la base imponible se determina únicamente en función del arqueo neto (“*Net Tonnage*”, NT). Este es el denominado Régimen de las Entidades Navieras en Función del Tonelaje (RENFT), regulado en el capítulo XVI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS). Su aplicación está condicionada a una autorización por parte del Ministerio de Hacienda, que se concede por 10 años, prorrogables por periodos iguales.

El *tonnage tax* se introdujo inicialmente en Grecia, y se ha ido incorporando en muchos países europeos, como Holanda, Alemania o Malta, con la intención de favorecer el transporte marítimo. Un estudio realizado a finales de los 80, demostró que la aplicación generalizada del régimen de *tonnage tax* en la UE, podría contribuir a dinamizar el sector, recuperando su competitividad. Hasta ese momento, las medidas adoptadas estuvieron dirigidas principalmente a la construcción naval, promoviendo la renovación de la flota mercante mediante la concesión de ayudas a la construcción y al ejercicio de la navegación (Oliver de Querol 2010, 11-14).

Para evitar la competencia fiscal que se estaba produciendo entre los Estados miembros, la UE trató de homogeneizar los diferentes sistemas de *tonnage tax*, garantizando al mismo tiempo la libre competencia. En esta línea, se adoptaron las Directrices de 1997 y 2004¹²¹, que trataron de limitar los supuestos en los que podía concederse la aplicación de este régimen, así como el nivel máximo que podían alcanzar las ayudas. Previamente

¹²⁰ Ley REF Canarias (art.43), modificado por Real Decreto-ley 12/2006, de 29 de diciembre.

¹²¹ Directrices comunitarias sobre ayudas al transporte marítimo, comunicaciones 97/C 205/05 y 2004/C 13/03, respectivamente.

se habían tomado otras medidas, como el cálculo de un límite nacional único para las ayudas de funcionamiento anuales, aplicable a todos los tipos de buques¹²².

El *tonnage tax* ha suscitado cierta controversia en Europa, al entrar en conflicto con el Tratado Constitutivo de la Unión Europea (TCE), que prohíbe las ayudas estatales en un sentido amplio, al entender que pueden falsear la competencia y/o favorecer a determinadas empresas o producciones (art.87.1). La Comunicación de 1997 incluyó el *tonnage tax* en el ámbito de aplicación del art.87.3 del TCE, que establece varias situaciones excepcionales en las que determinadas ayudas pueden ser consideradas compatibles con el mercado común¹²³. De este modo, las ayudas al transporte marítimo fueron autorizadas, basándose en que, según la Comisión, *“el objetivo era fomentar la competitividad de la flota comunitaria en el mercado marítimo mundial, así como salvaguardar el empleo comunitario, preservar los conocimientos marítimos de la Comunidad, desarrollar las aptitudes técnicas y marítimas, y mejorar la seguridad”* (Oliver de Querol 2010, 15).

Atendiendo a la legislación española, podrán acogerse al RENFT:

- Las entidades inscritas en los registros de empresas navieras previstos por la LPEMM, cuya actividad sea la explotación de buques, así como aquellas entidades que realicen la explotación náutica del buque en su totalidad, incluyendo la gestión técnica y de la tripulación (art.113.1 LIS).
- Los buques que reúnan los siguientes requisitos (art.113.2):
 - o Que estén gestionados desde España o la Unión Europea, sin que se exija necesariamente que todos los buques estén inscritos en un registro comunitario¹²⁴, aunque se establecen unas limitaciones para evitar la deslocalización de la flota fuera de la UE¹²⁵.

¹²² Directrices de 1989 y Comunicación de 1996.

¹²³ “Podrán considerarse compatibles con el mercado común: a) Las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o exista una grave situación de subempleo; b) las ayudas destinadas a fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro; c) las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común; d) las ayudas destinadas a promover la cultura y la conservación del patrimonio, cuando no alteren las condiciones de los intercambios y de la competencia en la Comunidad en contra del interés común; e) las demás categorías de ayuda que determine el Consejo por decisión, tomada por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión”.

¹²⁴ No se podrá aplicar el RENFT cuando la totalidad de los buques no estén registrados en España/UE (art.113.4 LIS). Este supuesto se introdujo en 2006, para adaptar el sistema de *tonnage tax* español a las nuevas directrices europeas.

¹²⁵ La Ley penaliza el aumento del arqueo neto no registrado en Europa, así como la disminución del NT bajo pabellón comunitario. Se debe mantener la proporción de NT registrado en España/UE respecto del NT total de que dispone el

- Que sean aptos para la navegación, y estén destinados exclusivamente al transporte marítimo y otros servicios prestados necesariamente en la mar. Los remolcadores y las dragas registradas en España o la UE también podrán acogerse en determinados supuestos tasados por Ley, mientras los pesqueros y embarcaciones de recreo están excluidos de la aplicación de este régimen.

Las empresas que cumplan estas exigencias, en relación con las propias entidades y con los buques que controlan o gestionan, podrán acogerse a este régimen especial, que tendrá que aplicarse a la totalidad de los buques del solicitante que cumplan con los requisitos, además de los que se adquieran o arrienden con posterioridad, siempre que también cumplan. Los buques tomados en fletamento pueden acogerse siempre que no supongan más del 75% del NT total (art.114.1).

La aplicación del RENFT se limita a una serie de ingresos de las empresas navieras. El resto, están sujetos al régimen general del IS (art.114.4). De este modo, las entidades navieras deberán determinar la parte de base imponible que corresponde a la explotación, titularidad o gestión técnica y de tripulación de los buques, que no podrá ser compensada con bases negativas derivadas de otras actividades de la entidad (art.114.3).

En línea con el resto de países de la Unión, se han ampliado las actividades comprendidas en la base imponible del *tonnage tax*, incluyendo los costes que las compañías deben asumir en relación con los servicios portuarios que se les prestan (practicaje, amarre, remolque, estiba...) o los beneficios de la venta de buques adquiridos después de la adopción de este régimen. Los derivados de la compraventa de buques que la empresa posea antes de la adscripción al RENFT siguen un procedimiento mucho más complejo, contemplado en el art.114.2.

A las toneladas de registro neto de cada uno de los buques se le aplica una escala de euros/día. Para esta escala, se tendrán en cuenta los días del periodo impositivo en los que el buque haya estado operativo, excluyendo reparaciones ordinarias y extraordinarias. Según Oliver de Querol (2013), lo relevante no será que el naviero haya desarrollado su actividad con el buque, sino que haya tenido la posibilidad de hacerlo (art.114.1).

solicitante. Si ese porcentaje disminuye, la ley obliga al sujeto pasivo a recomponer la situación inicial en un plazo de 3 años. Esta medida no se aplicará cuando la proporción de arqueo neto inscrito en España/UE sea superior al 60% del total (art.113.3 LIS).

C) El sistema de arrendamiento “Tax Lease”

El sistema español de “*Tax Lease*” se lleva a cabo aprovechando las ventajas fiscales que establece la LIS.

El *Tax Lease* es una operación triangular que se formaliza como vía de financiación para la adquisición de buques, al mismo tiempo que beneficia a los astilleros (Castro 2017)¹²⁶. A través de este sistema, una serie de inversores constituyen una sociedad bajo la modalidad de “Agrupación de Interés Económico” (AIE), que se convierte temporalmente en armador. De esta forma, aprovechando un conjunto de medidas fiscales, la AIE consigue generar unas pérdidas muy importantes. Las bases imponibles negativas generadas se repartirán entre sus miembros de forma porcentual. Esto repercute en un menor coste del buque, sin que ello afecte al astillero, que recibirá parte del valor del buque del armador y, el resto a través de la figura del *Tax Lease*. De este modo se permite amortizar fiscalmente el buque desde el día en que se inicia su construcción, siempre que se financie mediante un contrato de leasing, y a medida que se vayan pagando las cuotas asociadas a los hitos constructivos del buque (puesta de quilla, botadura, armamento a flote, pruebas de mar, entrega).

La AIE es una sociedad sin personalidad jurídica propia cuyo único activo es el buque, y cuyos miembros deben ejercer una actividad auxiliar a la marítima propiamente dicha¹²⁷. Estas sociedades están reguladas por la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico. Esta se regirá por el régimen general del Impuesto de Sociedades, que permite amortizar el buque en un periodo de entre 2 y 4 años. Una vez amortizado, resulta interesante pasar al régimen del *Tonnage Tax*.

La estructura general de funcionamiento de la operación de *Tax Lease* es la siguiente¹²⁸:

¹²⁶ El régimen anterior fue denunciado a la UE por los astilleros holandeses en 2011, fallando a favor de los denunciantes. Sin embargo, tras un recurso ante el Alto Tribunal, e introduciendo algunas modificaciones, se consideró que este nuevo sistema no incurría en Ayudas de Estado (Castro 2017).

¹²⁷ EL MUNDO. (19/97/2013). “¿Qué es el tax lease de los astilleros?”. Recuperado de <https://bit.ly/2JBvLyG>; [Consultado 14/05/2019].

¹²⁸ El Blog Salmón. “¿Qué es el tax lease?”. Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2WWqrZz>; [Consultado 16/05/2019].

1. El astillero construye el buque por encargo del armador. No obstante, una compañía de leasing¹²⁹ adquiere el buque en su nombre y asume la posición de armador.

El armador desempeña un papel fundamental en el desarrollo de esta operación. Su cuenta de resultados, la viabilidad económica de la operación o la confianza de los inversores son de vital importancia. En cuanto al buque, en principio para que pueda emplearse el *Tax Lease*, debe estar sujeto a las condiciones establecidas por el *Tonnage Tax*.

2. La compañía de leasing arrienda el buque a una AIE, que firma un contrato de arrendamiento a casco desnudo con el armador, que es quien va a explotar el buque.
3. Se va amortizando el buque y los miembros de la AIE aprovechan las ventajas fiscales de la figura del *Tax Lease*, lo que les permite recuperar más del 100% de su inversión obteniendo una rentabilidad razonable.
4. Transcurrido el periodo de amortización fiscal del buque, la AIE se configura como una Sociedad Limitada y es adquirida por el armador, que se convierte de esta forma en propietario del buque. La AIE se liquida y cesa su actividad.

Una de las ventajas más importantes de la estructura de *Tax Lease* es su seguridad. No existe riesgo de impago, ya que los pagos que el armador tiene que realizar deben estar previamente depositados. Además, si existe algún problema en la construcción del buque por parte del astillero (quiebra) y no pudiese solventarse de ningún modo (como con el traslado a otro astillero), la operación se cancelaría sin ningún tipo de consecuencia para los inversores, ya que estos aportan los fondos únicamente en el momento de la entrega del buque.

¹²⁹ El leasing consiste en un contrato de arrendamiento por parte de una empresa especializada en el que el cliente se compromete a comprar el bien arrendado al término del contrato.

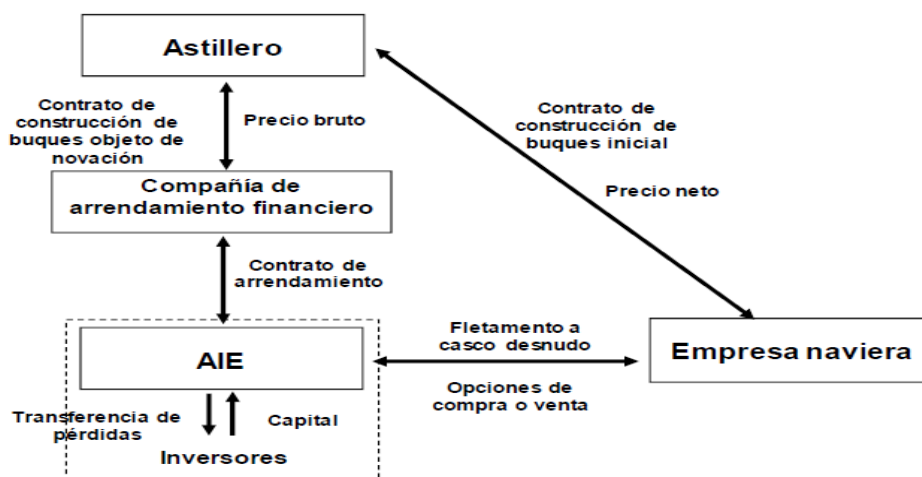


Figura 17. Esquema explicativo del funcionamiento del Tax Lease.

Fuente: Unión Europea¹³⁰.

D) La cuota empresarial a la Seguridad Social

En la cuota patronal a la seguridad social se incluyen distintos conceptos, por cada uno de los cuales, la empresa debe pagar un porcentaje en función de la base de cotización del trabajador. Estos conceptos son: Contingencias comunes, contingencias profesionales, horas extraordinarias, desempleo, fondo de garantía salarial (FOGASA) y formación profesional. El REC ofrece una bonificación del 90% en la cuota empresarial de los tripulantes de buques inscritos en el registro, según el art.78 de la Ley REF (modificada por Ley 13/96). Según Carlier (2002, 13), esta ha sido, sobre todo en los inicios del registro canario, la bonificación más atractiva, ya que la que se aplica al IS solo es llamativa, en la práctica, para las empresas con resultados positivos, y cabe recordar que, a principios de los 90, gran parte de las empresas navieras españolas registraban pérdidas.

E) El IRPF¹³¹ de los tripulantes

El IRPF de los tripulantes enrolados en buques inscritos en el REC tiene una importante deducción, del 50% de su base imponible, recogida en el art. 75 de la Ley REF.

¹³⁰ Recuperado de la web <https://bit.ly/2Wf7167>; [Consultado 30/05/2019].

¹³¹ Nos referimos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

En principio, esta bonificación no se traduce inmediatamente en una disminución de los costes de las empresas, ya que su finalidad es la mejora de los ingresos netos de los tripulantes¹³².

F) El Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados (ITPAJD)

En el art.74 de la Ley REF se dispone que los actos y contratos realizados sobre los buques del REC quedan exentos del ITPAJD¹³³, aunque el impacto económico de esta bonificación no es demasiado relevante (Carlier de Laval 2002, 14).

8.2.3. Normativa en materia laboral, de descansos y Seguridad Social

A) Exigencias en cuanto a la dotación

La dotación de los buques inscritos en el REC está sujeta a una serie de exigencias recogidas en el apartado 6 de la disposición adicional XVI TRLPEMM. Estas exigencias son, por un lado, de nacionalidad y, por otro, de composición mínima.

En relación con la nacionalidad, se establece lo siguiente:

- El Capitán y el Primer Oficial de cubierta deben ser españoles o nacionales de la UE o el EEE¹³⁴.
- El resto de la dotación debe estar compuesta, al menos en un 50%, por ciudadanos españoles o europeos, de modo que el 50% restante puede ser de cualquier nacionalidad. Sin embargo, este límite no es imperativo, ya que como comenta Domínguez (2004, 115), la LPEMM autoriza al Ministerio de Fomento a elevar el porcentaje de tripulantes extracomunitarios atendiendo a determinadas

¹³² Este hecho queda plasmado en la Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de junio de 1998, que estableció la nulidad de un convenio colectivo por el que una naviera y sus trabajadores acordaban la cesión íntegra de la bonificación a la reducción de costes de la empresa. Para el TS, esta cesión alteraba la finalidad de la bonificación (Carlier de Laval 2002, 14).

¹³³ El impuesto de transmisiones patrimoniales es un tributo de naturaleza indirecta cedido a las Comunidades Autónomas. Como su nombre indica, estos impuestos se aplican sobre una “manifestación indirecta” de la capacidad económica, que en este caso concreto puede ser la circulación de bienes, los derechos y el gasto del dinero o la renta. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2l42xYz>; [Consultado 16/05/2019].

¹³⁴ En los supuestos en los que estos empleos implican el ejercicio habitual de prerrogativas de poder público, la Administración marítima puede establecer que han de ser desempeñados por ciudadanos españoles, siempre que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

circunstancias, siempre y cuando se garantice la seguridad del buque y la navegación. Entre estas circunstancias, la Ley señala “razones de viabilidad económica”, que no haya disponibilidad suficiente de tripulantes comunitarios u otras causas que pudieran incidir en la existencia del servicio.

El régimen jurídico aplicable a los marinos extranjeros enrolados en el Registro Especial está contemplado actualmente en el RD 557/2011¹³⁵. La contratación de extranjeros queda sujeta a la evaluación de la situación nacional de empleo (SNE), y a la concesión de una autorización de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena, para la que se deben reunir los requisitos que se enumeran en el art.64 del citado Real Decreto¹³⁶.

La contratación de extranjeros solo es posible para los puestos recogidos en el “Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura” del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) (art.64.3.a). Esta publicación se actualiza trimestralmente y prevé las actividades para las cuales la SNE permite tramitar directamente una solicitud de trabajo. Sin embargo, la norma recoge que se podrá autorizar a trabajar, sin atender a la situación nacional de empleo, a los ciudadanos de Estados con los que se hayan firmado convenios al efecto, así como a los extranjeros enrolados en buques españoles en virtud de acuerdos pesqueros, en cuyo caso se concede al enrole validez de autorización para trabajar en España. Hasta 2004, cuando se derogó el RD 864/2001¹³⁷, se contemplaba también esta modalidad para los marinos extranjeros enrolados en buques del REC. Para los armadores, la nueva normativa complica notablemente la contratación de personal extracomunitario y consideran que se pierde seguridad jurídica, al mismo tiempo que repercute sobre la competitividad del REBECA¹³⁸.

Frente a la defensa que hace ANAVE de la libre contratación de extranjeros, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) considera que el listado de profesiones no tiene más objetivo que “*minorar la carga salarial de los tripulantes*”, a fin de mejorar el rendimiento de las empresas, y sostienen que la única

¹³⁵ Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009.

¹³⁶ En relación con la residencia de los extranjeros que se pretende contratar (art.64.2) y con la actividad laboral que aspiran a desarrollar (art.64.3).

¹³⁷ El RD 864/2001 fue derogado por el RD 2393/2004, de 30 de diciembre.

¹³⁸ Congreso Nacional Marítimo. (03/09/2014). “Adolfo Utor, presidente de ANAVE, en el II Congreso Marítimo Nacional. La flexibilidad laboral sigue siendo insuficiente para los armadores españoles”. Recuperado de <https://bit.ly/2Jzv4Wu>; [Consultado 16/05/2019].

difficultad para la cobertura de estas plazas con profesionales españoles es la devaluación que han sufrido los salarios y las condiciones de trabajo que se ofertan¹³⁹. Es habitual que la mayoría de las profesiones de la Marina Mercante aparezcan incluidas en todos los catálogos de ocupaciones de difícil cobertura. Sin ir más lejos, los catálogos de 2019 publicados hasta el momento¹⁴⁰, correspondientes al primer y segundo trimestre, han aprobado la inclusión del sector de la Marina Mercante en todas las provincias costeras más Lérida y Madrid. Independientemente de los argumentos de los diferentes colectivos, podemos considerar que se ha perdido seguridad jurídica frente a la normativa anterior, al ligar la contratación de personal extracomunitario a la publicación del catálogo.

Las solicitudes de autorización de residencia y trabajo para extranjeros no comunitarios enrolados en buques del REC se rigen por la Resolución de 2 de julio de 2007, de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración. El empresario o su representante debe presentar personalmente la solicitud inicial de residencia y trabajo por cuenta ajena al órgano provincial competente, acompañada de una certificación expedida por Capitanía Marítima en la que se acredite la inscripción del buque en el Registro Especial. Para el inicio de la prestación laboral, el certificado de enrole emitido por la Capitanía o por el Capitán del buque¹⁴¹ es válido como autorización provisional. El RD 557/2011 prevé que se pueda expedir un visado uniforme o de validez territorial limitada, con fines de tránsito, a los marinos que vayan a embarcar o desembarcar de un buque en el que vayan a trabajar o hayan trabajado como marino (art.31.2). Esta es una medida que había sido reclamada previamente como una mejora para el REC (Carlier de Lavalle 2002, 19).

Para obtener la resolución definitiva, se debe presentar el certificado de enrole acompañado de la acreditación de cumplimiento de las obligaciones empresariales en materia de Seguridad Social, la tarjeta profesional correspondiente, el reconocimiento médico y varias copias del anexo de autorización provisional que se incluye en la Resolución, y que se anexará al expediente de autorización y se remitirá a la naviera, a la Dirección General de Asuntos Consulares (para la tramitación del visado), y a la

¹³⁹ ABUÍN, E. (27/01/2017). "Titulados náuticos dicen que la falta de mandos se debe a salarios de saldo". La Voz de Galicia. Recuperado de <https://bit.ly/2QiiGL3>; [Consultado 17/05/2019].

¹⁴⁰ Ver BOE de viernes 25 de enero de 2019 (número 22, sección III. Página 6848), y BOE de miércoles 17 de abril de 2019 (número 92, sección III. Página 40292).

¹⁴¹ Según lo dispuesto por el Reglamento sobre Despacho de Buques, aprobado por la Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de enero de 2000.

Comisaría General de Extranjería. Si finalmente la resolución es favorable, se deberá solicitar el visado de residencia y trabajo.

En cuanto a la documentación requerida para la formalización de los enroles y densenroles, se exige el permiso de trabajo y la Libreta de Inscripción Marítima, que para los extranjeros sin dicho documento podrá ser sustituida por la Libreta de Identidad Marítima¹⁴² o por el certificado de embarque del tripulante (Orden FOM de 18 de enero de 2000). En relación con los buques, se determina una obligación adicional referente al despacho. Aquellos que tengan enrolados tripulantes extranjeros y operen líneas regulares de cabotaje insular, deberán presentar también el documento del Anexo III del Reglamento sobre Despacho de Buques, que contiene datos adicionales a los consignados en la lista de tripulantes (Anexo II).

Una vez expuestos los requerimientos relacionados con la nacionalidad de la dotación y con el régimen jurídico aplicable a los marinos extracomunitarios, vamos a exponer las consideraciones relativas a la composición mínima. Según el TRLPEMM también le corresponde al Ministerio de Fomento fijarla, considerando fundamentalmente los factores que se indican a continuación:

- Tipo de buque y sus características.
- Automatización, principalmente desde el punto de vista de la máquina.
- Tipo de tráfico y zonas de navegación en las que va a operar el buque.

En todo caso, la determinación de la tripulación mínima atenderá siempre a las exigencias básicas en materia de seguridad, así como a los convenios internacionales suscritos por España (Domínguez Cabrera 2004, 116), tratando de reducir también, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo y la fatiga¹⁴³. A efectos de composición mínima se fijan también las homologaciones profesionales adecuadas para cubrir *“los puestos que requieran una especial cualificación técnica”* (aptdo.6. b. disp.ad. XVI).

¹⁴² Este documento permite además la circulación, durante la escala del buque, por el recinto portuario y localidades próximas (en un entorno de 10 km) sin necesidad de presentarse en el puesto fronterizo (art.1 RD 557/2011).

¹⁴³ Disposición adicional quinta, RD 1561/1995.

B) Seguridad Social

En materia laboral y de Seguridad Social, el TRLPEMM establece que los trabajadores no españoles enrolados en buques del REC, podrán acogerse a la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que se ajuste a los estándares de la OIT. En defecto de sometimiento expreso a un régimen concreto, estos trabajadores se regirán por la normativa laboral y de Seguridad Social española (apdo.7 disp.ad.XVI). Para Pulido Begines (2015, 107), *“la ventaja competitiva que adquieren los empresarios que abanderan sus buques en el registro especial canario se obtiene a costa de los derechos laborales de la tripulación extranjera”*, ya que la opción de que los empleados no nacionales puedan someterse a un régimen laboral y de seguridad social alternativo, implica un nivel de protección social escaso en comparación con el que ofrecen nuestras leyes nacionales.

C) Jornada laboral y descansos

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el REC se rigen fundamentalmente por las disposiciones del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores¹⁴⁴, el RD 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo, el CTM 2006 y el Convenio STCW. Para el cómputo de horas de trabajo en la mar, se debe distinguir entre el “tiempo de trabajo efectivo” y el “tiempo de presencia” (art.8 RD 1561/95). El tiempo efectivo incluye las horas de trabajo en el que el empleado se encuentra a disposición del empresario y ejerciendo su actividad. En este sentido, son de aplicación las disposiciones sobre duración máxima de la jornada ordinaria establecidas en el art.34 del TRLET.

En cuanto al tiempo de presencia, se consideran las situaciones de expectativas, las guardias de atención y viajes sin servicio o averías. También aquellas circunstancias como la puesta a disposición por razones de espera, comidas en ruta o similares (Dans 2017, 222). Los tiempos de presencia no podrán exceder las 20 horas semanales de promedio, no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada de trabajo, y se abonarán

¹⁴⁴ Aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre. En adelante referido como TRLET.

con un salario no inferior al correspondiente a las horas ordinarias, pudiendo compensarse también con períodos equivalentes de descanso retribuido.

En relación con las horas extraordinarias, desde 2002, no se aplica para la Marina Mercante el tope de 80 horas al año establecido en el art.35.2 del TRLET, según lo dispuesto en el apartado 8 de la disposición dieciséis del TRLEPMM¹⁴⁵. Este aspecto supone la equiparación de la legislación española a la internacional, de modo que los marinos enrolados en los buques inscritos en el Registro Especial pueden realizar anualmente un número ilimitado de horas extraordinarias, sin perjuicio de los demás límites diarios y semanales de jornada, y de los periodos de descanso obligatorio que establece la normativa vigente (Carlier de Lavalley 2002, 20), y que pasamos a exponer a continuación.

La jornada laboral diaria tendrá una duración máxima de 12 horas, incluidas las horas extra, salvo en determinados supuestos tasados en los que podrá extenderse, aunque sin exceder el límite de las 14 horas diarias ni las 72 horas semanales¹⁴⁶. Quedan al margen los casos de fuerza mayor, en los que sea necesario garantizar la seguridad del buque, las personas o la carga, o socorrer a otros buques o personas en peligro. En este sentido, no se menoscaba el derecho del Capitán para exigir que se prolongue la jornada por el tiempo que resulte necesario (art.16.1 RD 1561/95 y art.7.1. Convenio 180 OIT¹⁴⁷), aunque tan pronto como sea posible, una vez restablecida la normalidad, se tratará de compensar con un periodo adecuado de descanso.

Por su parte, el descanso entre jornadas debe tener una duración mínima de 8 horas, extensibles a 12 cuando el buque se encuentre en puerto¹⁴⁸. El CTM 2006 establece que el periodo mínimo de descanso es de 10 horas diarias y 77 horas en un intervalo de 7 días¹⁴⁹. Los descansos diarios podrán agruparse en un máximo de dos periodos, uno de los cuales debe ser, al menos, de 6 horas ininterrumpidas (art.17.2.c RD 1561/95 y art.5.2

¹⁴⁵ Modificación introducida en la LPEMM por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

¹⁴⁶ “Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo” (art.16.1. b. RD 1561/95).

¹⁴⁷ C180 - Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

¹⁴⁸ Excepto cuando se lleven a cabo operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque. En cualquier caso, se deberá mantener el mínimo de 8 horas (art.17.2.a RD 1561/95).

¹⁴⁹ Según el Convenio STCW (Sección A-VII/I.4), el periodo mínimo de 10 horas puede reducirse a 6 horas, siempre que esa reducción no se aplique más de dos días, y se concedan al menos 72 horas de descanso en un periodo de 7 días.

Convenio 180 OIT). En este supuesto, el intervalo entre dos periodos de descanso no puede exceder las 14 horas.

En cualquier caso, la normativa española no contempla esta posibilidad para el personal sujeto a guardias de mar, ya que dispone que a cada guardia le debe suceder un descanso ininterrumpido de 8 horas (art.17.2.b RD 1561/95). Por este motivo, se establece un régimen de tres guardias, en el que se cubren las 24 horas del día en 6 periodos de 4 horas cada uno. De este modo, se requieren tres oficiales, que estarán de guardia por periodos de 8 horas repartidos en turnos de 4 horas. El Capitán también podrá montar guardia, en cuyo caso se le aplicarán las normas sobre jornadas previstas en el RD 1561/95 y expuestas en este apartado. En caso contrario, se regirá por las cláusulas de su contrato, siempre que no excedan, de manera significativa, las que sean habituales para el trabajo en la mar (art.15 RD 1561/95). Como prevé el art.6.2 del TRLET, se prohíbe el trabajo nocturno de los menores de 18 años, considerándose como tal el que se realiza entre las 22.00 y las 07.00 (disposición adicional IV RD 1561/95).

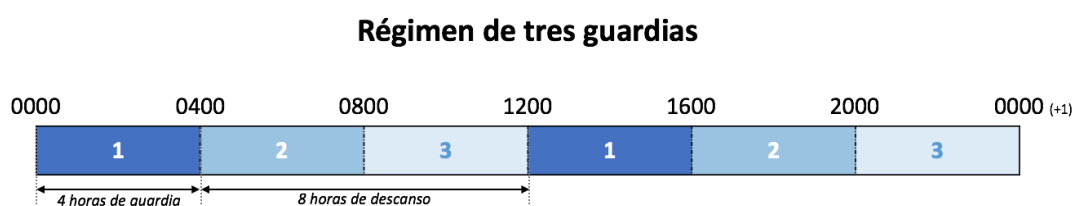


Figura 18. Guardias de mar y periodos de descanso en el REC.

Fuente: Elaboración propia.

La norma española contempla también un descanso semanal de día y medio, que puede computarse en periodos de hasta cuatro semanas (art.9 RD 1561/95). Este descanso será obligatorio para toda la tripulación, incluido el Capitán, y de no haberse disfrutado al finalizar el periodo de embarque correspondiente, podrá acumularse para cuando el buque efectúe una permanencia prolongada en puerto, o bien unido al periodo de vacaciones. También se podrá optar, si así se pacta en convenio colectivo, por la compensación en metálico, en concepto de horas extra, de hasta la mitad de los días de descanso no disfrutados (art.18 RD 1561/95).

En relación con los convenios colectivos, cabría resaltar que el último Convenio General del sector se elaboró en 1982¹⁵⁰. Para Burgos (2009, 217), esto evidencia la falta de desarrollo de la normativa convencional de ámbito estatal. En 2004, se adoptó por Resolución de la Dirección General de Trabajo un laudo arbitral para Marina Mercante¹⁵¹, en el que se establecen las disposiciones que regulan la estructura profesional, salarial, económica y de formación, así como el régimen disciplinario. Este laudo sustituye a la Ordenanza laboral de 1969, y tiene carácter supletorio respecto de lo que se disponga por convenio colectivo, ya sea su ámbito de aplicación sectorial o empresarial. No obstante, lo dispuesto en tales convenios será siempre de aplicación preferente a lo que se contempla en el laudo, aunque ante una falta de regulación por convenio, el laudo regirá como vinculante.

Como recoge el STCW (Sección B-VIII/1, 3), las disposiciones de los convenios internacionales pueden alterarse en el caso de buques destinados a prestar servicio en viajes cortos, siempre y cuando se establezcan “*procedimientos especiales de seguridad*”. Del mismo modo, se podrán establecer excepciones a los límites impuestos por el CTM, a través de la normativa nacional o mediante convenio colectivo, aunque deberán ajustarse, en la medida de lo posible, a las normas establecidas por la OIT (art.5.6 Convenio 180 OIT).

La organización del trabajo a bordo debe quedar recogida en un cuadro colocado en un lugar fácilmente accesible del buque. En él se hará constar el reparto del trabajo, tanto en la mar como en puerto, especificando para cada puesto el número máximo de horas de trabajo y los descansos mínimos (art. 18 bis RD 1561/95). Toda la información debe estar en el idioma de trabajo del buque y en inglés, y debe seguir el modelo de presentación que se recoge en el anexo I, incluido en el RD 1561/95. También se debe llevar un registro individual de las horas diarias de trabajo de cada tripulante, siguiendo el formato del anexo II. Este registro debe ser cumplimentado diariamente y firmado semanalmente por el Capitán. Una vez al mes, se entregará al trabajador una copia del mismo.

¹⁵⁰ IV Convenio General de Marina Mercante de 1982, adoptado gracias al acuerdo entre la patronal ANAVE, la Unión General de Trabajadores (UGT) y el Sindicato de Trabajadores de Marina Mercante. Resolución de 7 de mayo de 1982, de la Dirección General de Trabajo. Recuperado de <https://bit.ly/2lFq9k9>; [Consultado 22/05/2019].

¹⁵¹ Resolución de 29 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del laudo arbitral para el sector de Marina Mercante, por el que se establecen las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969, para dicho sector.

Otras medidas de control en relación con la jornada laboral y los descansos a bordo se manifiestan en la obligación que tiene el naviero de conservar el cuadro y los registros durante 5 años, manteniéndolos a disponibilidad de la autoridad laboral. Asimismo, se exige que la tripulación disponga, en un lugar accesible, de un ejemplar de la normativa laboral que les resulte de aplicación.

8.3. El papel de la Administración Marítima y las Sociedades de Clasificación en el REC

8.3.1. La actividad inspectora

El Ministerio de Fomento tiene las competencias sobre ordenación y ejecución de las inspecciones, controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se encuentren en construcción en España y de los extranjeros en virtud de acuerdos internacionales (TRLPEMM art. 263.e). En los mismos términos, la LNM determina que la Administración Marítima desarrollará, a través de sus órganos correspondientes, la actividad inspectora mediante los planes y programas establecidos reglamentariamente (art.98), y que abarcan todas las etapas de la vida del buque, desde la revisión de su proyecto de construcción, hasta su baja y desguace.

Según el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles¹⁵², el objetivo primordial de estas inspecciones es comprobar que tanto el buque, sus aparatos, elementos y equipos, como la tripulación, la carga y los procedimientos operativos, reúnen las prescripciones aplicables según la normativa vigente. Para ello, la actividad inspectora puede iniciarse instancias de la persona interesada o de oficio, cuando se tenga constancia fundada de conductas o hechos que la justifiquen (art.16 RD 1837/2000).

Las inspecciones previstas para los buques de pabellón español en etapa de servicio deben iniciarse a solicitud de la empresa operadora (art.17.1 RD 1837/2000) y se realizan en intervalos regulares de tiempo (art.36), existiendo diferentes tipos de reconocimientos

¹⁵² Aprobado por RD 1837/2000, de 10 de noviembre.

programados¹⁵³. El resultado satisfactorio se manifiesta en la extensión, refrendo, renovación o prórroga del certificado correspondiente, en base al informe remitido por el inspector encargado¹⁵⁴ (arts. 13 y 19).

Además, los buques españoles también podrán ser objeto de inspecciones no programadas en determinadas circunstancias extraordinarias¹⁵⁵ o cuando, después del último reconocimiento programado, resulte necesario realizar una inspección más detallada. En este sentido, los reconocimientos pueden ser adicionales y operativos no programados.

8.3.2. Delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas

La LNM autoriza, a favor de organizaciones reconocidas, la posibilidad de la emisión de certificados de seguridad. Así, dispone que *“la Administración marítima podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente”* (art.101). El Reglamento de inspección ya preveía, conforme a lo dispuesto en el RD 2662/1998¹⁵⁶, que la inspección y reconocimiento de buques españoles pudiera llevarse a cabo por organizaciones autorizadas por el Estado en los siguientes tres supuestos (art.39):

- Cuando un buque español con destino a un puerto nacional se encuentre en el extranjero y necesite prorrogar la validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse su caducidad.

¹⁵³ En relación con un determinado certificado, se realizan inspecciones de carácter general que incluyen reconocimientos anuales y periódicos. Transcurrido el periodo de validez del certificado en cuestión, normalmente de cinco años, se lleva a cabo un reconocimiento del tipo renovación. También en el quinto año, el buque deberá someterse a varada en seco. En lo referente a la obra viva, se realiza un reconocimiento intermedio que puede efectuarse a flote si se reúnen determinadas condiciones. Por su parte, tanto el buque como la empresa se someterán a auditorías para verificar el cumplimiento del código IGS/ISM (Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación).

¹⁵⁴ Para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros, corresponde a la DGMM la expedición de certificados, mientras las Capitanías Marítimas podrán refrendar, renovar y prorrogar la validez de dichos certificados (art.13.4. RD 1837/2000).

¹⁵⁵ Como después de haber sufrido un abordaje, varada o avería importante, cuando se prevea el traslado del buque mediante remolque, o cuando se reúnan las circunstancias para que la actividad inspectora se inicie de oficio (art.37 RD 1837/2000).

¹⁵⁶ Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, que transpone la directiva europea 94/57/CE.

- Cuando un buque español esté destinado a operar entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para su explotación económica el traslado a puerto español.
- Cuando por avería u otro siniestro, un buque español deba someterse a reconocimiento en el extranjero.

A estos casos recogidos en el Real Decreto de 1998, se incorporó con el Reglamento del 2000 un cuarto supuesto, de forma que se ampliaron las facultades previstas para incluir el seguimiento de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español, así como la supervisión de obras de transformación, reforma o gran reparación fuera de España (disposición adicional cuarta). Cuando se autorice a una organización reconocida para desempeñar estas funciones, la DGMM especificará los reconocimientos e inspecciones que deben llevarse a cabo, al mismo tiempo que podrá enviar inspectores propios para supervisar la labor de la organización (art.32.4 RD 1837/2000).

El Reglamento contemplaba, además, que las funciones para las que pueden ser autorizadas las organizaciones reconocidas podrían ser ampliadas, y establecía la competencia del Ministerio de Fomento para determinar los requisitos específicos adicionales para estas organizaciones (disposición adicional primera). En 2011 se adoptó el RD 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes a la Administración Marítima, que transpone la Directiva 2009/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009¹⁵⁷. El régimen jurídico de las organizaciones reconocidas ha quedado regulado en esta y en otra norma comunitaria, el Reglamento (CE) nº 391/2009, sobre normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, de aplicación directa en el ordenamiento jurídico español.

Se han establecido dos nuevos supuestos en los que las organizaciones reconocidas pueden ser autorizadas para actuar en nombre de la DGMM (art.6 RD 877/2011):

- Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite su abanderamiento en España.

¹⁵⁷ El RD 877/2011 ha sido modificado por RD 706/2015, aunque solo en lo referente a las definiciones (art.2), por la adopción de determinados códigos y enmiendas por parte de la OMI. Estos cambios se habían reflejado previamente en la modificación de la Directiva 2009/15/CE mediante la Directiva 2014/111/UE.

- Cuando un buque recale en puerto español en día festivo o víspera de festivo, y necesite prorrogar la validez de cualquier certificado al aproximarse su caducidad.

Estos dos nuevos casos contribuyen a reducir los tiempos de espera, y suponen un avance positivo para la competitividad de la flota española. En el caso del segundo nuevo supuesto, cabe reseñar que es la primera vez que se incluye la delegación de funciones en una organización reconocida para un reconocimiento en territorio español, ya que hasta la fecha solo se consideraba en aquellos casos en los que el buque se encontrase en el extranjero.

Una vez realizado el reconocimiento, la organización debe remitir un informe al capitán y a la empresa naviera, además de solicitar a la DGMM que emita o prorrogue el certificado en cuestión, o que expida un documento acreditativo de haber superado exitosamente un reconocimiento de las partes afectadas en caso de avería (art.6.2).

No obstante, la actuación de las organizaciones está considerablemente limitada en algunos aspectos, y subordinada siempre a la intervención de la Administración marítima. En los supuestos en los que se prorrogue el certificado, el plazo otorgado nunca podrá superar los cinco meses, de forma que cuando el buque concluya su viaje, deberá regresar a puerto español para inspección y renovación del certificado. Por otro lado, si en caso de avería, la magnitud de los daños fuese tal que se hiciera necesaria una anotación o modificación de alguno de los certificados, esta tendría que realizarse en puerto español. Además, las organizaciones tampoco podrán emitir certificados de exención, ya que esta función corresponde exclusivamente a la Administración.

En relación con las condiciones y requisitos que deben cumplir las organizaciones, el RD 877/2011 establece que solo aquellas organizaciones reconocidas previamente por la Comisión Europea pueden ser autorizadas por la Administración marítima española.

La solicitud de reconocimiento se inicia a petición de la organización, y en el caso de nuestro país, la Secretaría General de Transportes la remite a la Comisión Europea, a propuesta de la DGMM (art.3). En cualquier caso, debe reunir los requisitos que se exigen en el anexo I del Reglamento (CE) nº 391/2009.

La resolución de autorización tendrá que incluir las disposiciones relativas a la relación de trabajo, que se registrará por un acuerdo formal escrito, o acuerdo jurídico equivalente que no sea discriminatorio, y que determine las funciones y deberes específicos asumidos por

la organización (art.5.1 Directiva 2009/15/CE). En el desempeño de sus funciones, las organizaciones reconocidas deben cumplir una serie de obligaciones, entre las que destacamos las siguientes (art.7 RD 877/2011):

- Someterse a la supervisión de la DGMM de forma bianual, así como a auditorías periódicas de las funciones realizadas en nombre de la Administración.
- Comunicar a la DGMM los estándares técnicos y criterios empleados en su actuación, para clasificar, desclasificar y cambiar de clase los buques, además de informar de las suspensiones, transferencias o retiradas de clase que estos puedan sufrir.
- Tener suscrita una póliza de seguro o garantía financiera que le permita responder por la responsabilidad civil derivada de las actuaciones para las que ha sido autorizada.
- Remitir una memoria anual en la que se describa el conjunto de las actividades realizadas en ese periodo en relación con los buques de pabellón español.

Ante un incumplimiento manifiesto de estas obligaciones, la autorización otorgada podrá ser revocada por la Comisión Europea, a petición de la Secretaría de Transportes. La DGMM podrá suspender cautelarmente dicha autorización hasta que se pronuncien las instituciones europeas, que tendrán en cuenta, en la toma de la decisión correspondiente, las evaluaciones y auditorías realizadas a la organización, y los resultados en materia de seguridad y prevención de la contaminación obtenidos en todos los buques de su registro (RD 877/2011 art.11). En la instrucción del proceso se dará audiencia a la organización afectada (art.5). La autorización también podrá revocarse cuando se tenga conocimiento fundado de que los reconocimientos efectuados son incompletos, inexactos o deficientes.

8.3.3. Responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas

Una vez explicadas las funciones que pueden asumir las Organizaciones Reconocidas en nombre de la Administración, así como las obligaciones que deben contraer en el ejercicio de estas funciones, vamos a abordar la cuestión de la responsabilidad que deriva de su actuación.

Como se determina en la LNM (art.106.2), las sociedades de clasificación tienen que responder de los daños y perjuicios causados a quienes contraten con ellas, siempre que se hayan producido como consecuencia de una falta de diligencia en la realización de las inspecciones al buque y la emisión del certificado correspondiente. Cuando ese contrato sea con la Administración Marítima, las organizaciones autorizadas también serán responsables, en la medida que se establece en el art. 8 del RD 877/2011, y tendrán que responder de los daños ocasionados.

De este modo, cuando se declare la responsabilidad de la Administración en un accidente, y la obligación de indemnizar a los afectados por los daños materiales, físicos o fallecimiento, causados por una acción u omisión dolosa o negligencia grave de la organización, la propia Administración tendrá derecho a ser indemnizada por la organización autorizada (art.8.1).

La directiva europea establece en su art.5.2. b. una serie de supuestos de limitación de responsabilidad de las SS.CC. Así, los Estados pueden limitar el importe máximo pagadero por la organización, en aquellos casos en los que los daños sean imputables a una acción u omisión negligente o temeraria, sin que pueda ser inferior a 4 millones de euros para supuestos de daños corporales o fallecimiento, ni tampoco menor de 2 millones de euros en los casos de daños materiales. Por su parte, el dolo y la negligencia grave no están sujetos a limitación de responsabilidad.


De todos modos, la reglamentación española no contempla la limitación de responsabilidad de las SS.CC en ninguno de los supuestos mencionados anteriormente, y se limita a señalar que, en todo caso, la Administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la citada organización autorizada.

8.4. Cumplimiento

Al igual que hicimos con los principales registros de buques, en este apartado vamos a evaluar el cumplimiento del Registro de Canarias con la normativa internacional, basándonos en la ratificación de los principales convenios internacionales y en los resultados obtenidos por los buques mercantes españoles en las inspecciones PSC, apoyándonos en los datos publicados por ICS en 2018.

Tabla IX. Actuación de España (REC) como Estado de Bandera.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (ICS 2018).

<div> ESPAÑA (REBECA)</div>														
Port State Control				Convenios internacionales							SSCC	OTROS		
Lista blanca PMou	Lista blanca TMoU	USCG Target	USCG Qualship21	SOLAS 74+P88	MARPOL I-II	MARPOL III-IV	LC 66+ P 88	STCW78	OIT CTM 06	CLC/FUND 92	IMO A.739	Edad flota	Cumpl. STCW	Cumpl. OIT

Según las inspecciones de Port State Control, España se encuentra incluida en la Lista Blanca del MoU de París, con la dificultad añadida de la progresiva reducción de la flota mercante española, que hace que cada posible detención de un buque suponga un porcentaje elevado sobre el total de buques inspeccionados (ANAVE 2018, 29). Desde su incorporación a la lista en 2005, solo se degradó a la lista gris en 2015. Este descenso vino motivado por la detención de nueve buques españoles que reportaron graves deficiencias entre 2012 y 2014. Sin embargo, esta situación solo se prolongó durante un año, y en 2016 el REC volvió a la lista blanca, tras implantar un plan de actuaciones preventivas y correctivas sobre los buques de pabellón nacional que realizaban tráficos internacionales (Clementi Tapia 2018, 82).

En relación con el Tokyo MoU, aunque no se han registrado detenciones de buques españoles, no se reúne el mínimo de inspecciones requeridas para la inclusión del REC en la lista blanca. Por este motivo, en la tabla se muestra sombreada, aunque en verde, la casilla de cumplimiento. De igual modo, España podría acogerse al programa de calidad Qualship21 si dispusiera de los requisitos mínimos en relación con el número de inspecciones¹⁵⁸. Esto se debe a la escasez de buques españoles operando internacionalmente y a la reducción general de la flota española.

En relación con los Convenios Internacionales, España ha ratificado los principales convenios internacionales en materia de seguridad, prevención de la contaminación, titulaciones y condiciones laborales, y cumple de manera efectiva las disposiciones del STCW enmendado de 2010 y de la OIT.

¹⁵⁸ Para la inclusión de un registro en la lista blanca del Tokyo MoU se requiere que no se hayan registrado detenciones en los últimos tres años, siempre y cuando se haya realizado un número relevante de inspecciones. El mínimo está fijado en 30 inspecciones durante ese periodo señalado. En el caso del programa Qualship21 del USCG, se ha fijado un mínimo equivalente, de 10 inspecciones por año en periodos de 3 años.

En cuanto a las Organizaciones Reconocidas, España dispone de los mecanismos de control exigidos por la OMI. En cumplimiento de la normativa europea, y como hemos expuesto en apartados anteriores, la Administración solo puede autorizar a actuar en su nombre a aquellas organizaciones previamente aprobadas por la Comisión Europea. La UE, y por consiguiente España, solo reconocen a las SS.CC de IACS.

8.5. Consideraciones sobre la situación actual del REBECA y propuestas para su modificación

Transcurridos más de 25 años desde la puesta en marcha del Registro Especial de Canarias, la realidad de la Marina Mercante española evidencia la necesidad de una revisión en profundidad del marco jurídico que hemos estudiado en este capítulo. Para Clementi (2018, 82), la situación actual del REC es “trágica”. Otros países de nuestro entorno con características similares poseen registros mucho más competitivos, especialmente para la navegación internacional, donde la presencia del Registro español es testimonial. En la actualidad, el REC no figura entre las 35 banderas preferidas por los armadores para el registro de sus buques.

Como señala Carlier (2002, 11), si pretendemos que, a medio-largo plazo, existan buques de bandera española operando en tráficos internacionales, es necesario mejorar las condiciones competitivas del Registro canario, y es posible hacerlo. La prueba la encontramos en cómo en su día se pasó, en un contexto complicado para la flota española, de un régimen de registro ordinario a la implantación de un registro especial, al que además se han ido añadiendo progresivamente incentivos fiscales y laborales. De hecho, se puede apreciar como el sector naviero responde positivamente cuando la normativa que se aplica al REC le es favorable.

En este apartado vamos a tratar diferentes propuestas de modificación del régimen actual del REC. Estas propuestas, basadas en las condiciones que ofrecen otras banderas europeas, están relacionadas fundamentalmente con cuatro aspectos esenciales, que se estudian a continuación. En cualquier caso, se debe tener en cuenta que cualquier modificación que se pretenda introducir en el REBECA debe enmarcarse dentro del

respeto a las exigencias de la normativa comunitaria, especialmente desde el punto de vista de las ayudas de Estado.

8.5.1. Los intereses marítimos y su organización

En una sociedad globalizada y cada vez más interdependiente, el transporte marítimo se ha convertido en medio vital para dinamizar el comercio mundial. De hecho, se ha erigido como motor fundamental de la globalización: su capacidad para transportar grandes masas de graneles o carga containerizada, su ámbito internacional o su flexibilidad y versatilidad, permitiendo la combinación con otros medios de transporte, son solo algunas de las características que lo han llevado a representar aproximadamente el 90% del comercio mundial (OMI 2015). Como muestra de su importancia, cabe destacar que el 85% de las importaciones que llegan a España lo hacen por vía marítima. En el caso de las exportaciones, las realizadas a través de los puertos españoles representan más del 50% del total¹⁵⁹.

Por lo tanto, dada la importancia real del transporte marítimo para la economía mundial y nacional, y ante políticas comunitarias que apuestan por potenciarlo¹⁶⁰, España no solo debe fomentar el REC, sino también la Marina Mercante en general. Aunque nuestro país es el tercero de Europa en interconectividad, se sitúa en el decimotercer puesto en flota controlada por armadores nacionales, por lo que sería conveniente asumir la “*importancia estratégica*” de tener empresas marítimas nacionales potentes y actuar en consecuencia para fomentar la Marina Mercante¹⁶¹.

Una de las modificaciones necesarias pasaría por revisar a fondo la gestión y organización de los intereses marítimos. La conclusión fundamental del II Congreso Marítimo Nacional (Santander, 2014) se centra en la conveniencia de agruparlos bajo la jurisdicción de un ministerio único, que prestase la debida atención a las reivindicaciones sectoriales de la marina mercante, la marina de pesca, la marina deportiva, los puertos y los astilleros.

¹⁵⁹ Clúster Marítimo Español. “Más del 85% de las importaciones y más del 50% de las exportaciones se hacen por vía marítima”. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2QuFmbm>; [Consultado 28/05/2019].

¹⁶⁰ La Unión Europea fomenta el transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping), a través de las denominadas “autopistas del mar”, como parte de su estrategia de transporte.

¹⁶¹ D. Adolfo Utor Martínez, entonces presidente de ANAVE, en la mesa redonda “Cómo potenciar la marina mercante en España”, durante el II Congreso Marítimo Nacional que tuvo lugar en Santander, en septiembre de 2014. Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2YRSolu>; [Consultado 28/05/2019].

En definitiva, un “Ministerio de la Mar”, al igual que existe en algunos países de nuestro entorno, como Portugal o Grecia¹⁶². Precisamente, el segundo registro portugués de Madeira es uno de los registros europeos que está experimentando un mayor crecimiento en los últimos años, y Grecia es el primer país por flota controlada a nivel mundial.

Para el Comité de Cooperación Naviero de Grecia (*“Greek Shipping Cooperation Comitee”*, GSCC), *“el bienestar de la Marina Mercante griega y, en particular, del registro de buques, depende de un Ministerio de Transporte Marítimo fuerte, independiente y dedicado exclusivamente a ello”*¹⁶³; opinión que compartimos y hacemos extensible al sector marítimo español, ya que en la actualidad las diversas marinas y, en especial la Mercante –que es la que nos ocupa–, se encuentran encuadradas en Ministerios que no se dedican expresamente a sus reivindicaciones, preocupaciones y retos. Además, centralizar las competencias permitiría agilizar el funcionamiento de la Administración Marítima, quedando a parte, por motivos obvios, la Armada. Actualmente, la acción del Estado en la mar se materializa en una serie de competencias dispersas, repartidas entre distintos ministerios y administraciones.



Figura 19. Acción del Estado en la Mar.

Fuente: (Frutos Ruiz y Antequera Becerra 2017, 6).

¹⁶² Ministerio del Mar, en Portugal, y Ministerio de Transporte Marítimo y política insular, en Grecia.

¹⁶³ Puede consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2Wr5gll>; [Consultado 15/04/2019].

España, como Estado marítimo por excelencia, debe conceder al mar y a las actividades económicas que se desarrollan en él, un papel preferente en la política nacional y desarrollar una política marítima integral con visión de futuro. En otros Estados, las competencias relacionadas con los intereses marítimos se incluyen dentro de otros ministerios, pero haciendo referencia expresa al transporte marítimo, como Croacia, Turquía, Montenegro o Barbados. Así ocurrió también en Grecia entre 2009 y 2015¹⁶⁴.

En el Congreso de Santander también se propuso, en relación con la mejora del REC, que se le dotase de autonomía propia de gestión. Esto sería posible con la creación de una Entidad Pública Empresarial¹⁶⁵, siguiendo el modelo de Puertos del Estado o SASEMAR, y permitiría flexibilizar el funcionamiento y condiciones del Registro Canario. En la misma línea, el presidente de ANAVE, D. Alejandro Aznar Sainz, manifestó durante el IV Congreso Marítimo Nacional, organizado este pasado mes de mayo en Madrid, la necesidad de centralizar la gestión del REC en un organismo público autónomo, para relanzar la flota mercante española. Esto permitiría agrupar todas las funciones administrativas y de gestión en un solo organismo, con un enfoque “*eminente empresarial*”, poniendo fin a la dispersión de competencias administrativas, que limita considerablemente la competitividad de los buques españoles. Este organismo podría llevar a cabo incluso una gestión comercial de promoción¹⁶⁶.

El Director General de la Marina Mercante, D. Benito Núñez Quintanilla, coincide en la importancia de dotar a la Marina Mercante española de herramientas que le permitan competir en el ámbito internacional, y reconoce que la creación de un ente público

¹⁶⁴ El Ministerio de Transporte Marítimo fue abolido en 2009 y sus competencias se incluyeron en el Ministerio de Economía, Competitividad y Transporte Marítimo. En 2015 fue reinstaurado nuevamente.

¹⁶⁵ Las Entidades Públicas Empresariales (EPE) son entidades de Derecho Público integradas en el sector público empresarial y, por tanto, dependientes de la Administración General del Estado, a través de un ministerio u órgano autónomo. Son organismos con personalidad jurídica y patrimonio propios, y autonomía en su gestión, a los que se les encomienda el ejercicio de potestades administrativas y la realización de actividades prestacionales, de gestión de servicios o producción de bienes de interés público. Las EPE están reguladas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se caracterizan por estar sometidas, principalmente, al Derecho privado. Solo se rigen por el Derecho Administrativo en una serie de cuestiones, como en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente recogidos en la normativa que les resulta aplicable (art.104 Ley 47/2003).

¹⁶⁶ ANAVE. (05/12/2017). “ANAVE presenta sus propuestas para la mejora del REC en una Jornada en Tenerife con motivo del 25 aniversario de su creación”. Recuperado de <https://bit.ly/2EEuBOL>; [Consultado 28/05/2019].

independiente es la única solución para agilizar la actuación del REC. En cualquier caso, su aplicación sería complicada por afectar en la actualidad a varios ministerios¹⁶⁷.

Otro aspecto que consideramos importante sería acabar con la dispersión normativa existente en relación con el marco jurídico y de funcionamiento del registro especial, elaborando un texto refundido único en el que se reflejen todas sus características, con el objetivo de simplificar y facilitar la consulta normativa, ya que esta dispersión confunde la información (Clementi Tapia 2018, 109).

8.5.2. Los aspectos fiscales

Las bonificaciones fiscales que ofrece el REBECA son, a grandes rasgos, comparables a las disponibles en otros registros por los que los armadores españoles vienen optando en los últimos años. No obstante, si bien el aspecto fiscal no es clave en el declive del registro canario, sí podrían introducirse algunos cambios que podrían contribuir a mejorar aún más las condiciones del REC. Según Carlier (2002, 14), las bonificaciones podrían aumentarse dentro del tope máximo autorizado por la UE, que es la plena exención de cargas fiscales y parafiscales. Una posibilidad sería que estas exenciones solo se aplicasen a buques destinados a navegaciones internacionales, lo que permitiría fomentar la presencia de buques de bandera española en estos tráficos, al mismo tiempo, que reduciría los costes generados por el aumento de las bonificaciones, al menos al principio. El coste presupuestario iría en aumento progresivo si la medida resultase eficaz, y se tradujese en un aumento de las inscripciones de buques que operan internacionalmente.

Un ejemplo de bonificaciones superiores a las establecidas en el REBECA lo encontramos en el Registro de Madeira (MAR o RIN-MAR)¹⁶⁸, en el que recientemente se han adoptado algunas modificaciones que están obteniendo una gran aceptación en muy poco tiempo. En relación con la fiscalidad, desde 2015¹⁶⁹, el MAR ofrece las siguientes condiciones, que no podrán variar como mínimo hasta 2027, gracias al acuerdo

¹⁶⁷ ANAVE. (09/05/2019). "Para relanzar la flota mercante española hace falta centralizar la gestión del REC en un organismo público autónomo". Recuperado de <https://bit.ly/2YQ6UL5>; [Consultado 28/05/2019].

¹⁶⁸ El MAR es un registro especial, insular, ultraperiférico, abierto, selectivo y doble, es decir, los buques deben inscribirse tanto en este registro técnico-administrativo, como en el Registro Mercantil de la Zona Franca de Madeira, ZFM (registro jurídico sujeto a los principios registrales). Se creó en 1989 por el Decreto-ley 96/89, de 28 de marzo.

¹⁶⁹ Ley nº 23/2015, de 17 de marzo, de Seguridad Social de Portugal.

con la UE, que ha considerado que no afectan a su régimen de funcionamiento (Fernandes 2015):

- Cuota reducida del IRC (Impuesto sobre sociedades), del 5%. Las empresas, en sus distintas formas de representación se benefician, además, de las condiciones de la Zona Franca de Madeira (ZFM), siempre que realicen actividades del sector del transporte marítimo o de marina de recreo.
- Exención del IRPF en las retribuciones de los tripulantes.
- Régimen competitivo de Seguridad Social. Los nacionales portugueses y residentes cotizan por un total del 2,7% de su base de cotización a la seguridad social de Portugal, correspondiendo el 2% al empleador y el 0,7% al tripulante. Los extranjeros no residentes pueden escoger entre someterse al régimen portugués o a cualquier otro pactado entre las partes.
- Bonificación del 80% en las tasas aplicables a diferentes tributos, como el impuesto sobre transmisiones patrimoniales, impuestos municipales y cuotas extraordinarias regionales.
- Exención de la retención tributaria (WHT) en el pago de intereses y cánones a entidades no residentes.
- Régimen de Tonnage Tax recientemente introducido¹⁷⁰ y aprobado por la Comisión Europea¹⁷¹.

Una ventaja adicional del MAR es su nuevo régimen hipotecario, en el que las partes pueden decidir a qué legislación someterse, otorgando una mayor flexibilidad y seguridad jurídica a los acreedores hipotecarios. Cabe destacar que Portugal no forma parte de los Convenios internacionales sobre hipoteca naval de 1926 y 1933 (Fernandes 2015)¹⁷².

Otro de los principales registros europeos, Malta, ofrece un régimen de Tonnage Tax muy competitivo y bien consolidado, en el que el naviero puede elegir si tributar por este régimen especial de determinación objetiva o por el sistema ordinario. El nuevo sistema maltés, modificado y compatible como el TFUE¹⁷³, solo puede aplicarse a determinados tipos de buques (arqueo mínimo de 1000 NT) y a ciertas actividades marítimas, siempre

¹⁷⁰ Decreto-ley 92/2018, de 13 de noviembre, por el que se crea en Portugal un régimen de Tonnage Tax.

¹⁷¹ European Commission. (06/04/2018). "State aid: Commission approves Portuguese tonnage tax and seafarer scheme". Recuperado de <https://bit.ly/2WswR60>; [Consultado 28/05/2019].

¹⁷² Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas de Bruselas (1926) y Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de Ginebra (1933).

¹⁷³ Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2WwqePZ>; [Consultado 28/05/2019].




que las empresas tengan registrados en la UE un mínimo del 60% de sus buques. Tiene también la particularidad de que se basa, además de en el arqueo del buque, en su edad, favoreciendo así la inscripción de buques más modernos, más eficientes y menos contaminantes. De este modo, se establecen unas tarifas estándar para buques de entre 10 y 15 años, a las que se aplican recargos progresivos de hasta el 50% si el buque supera los 15 años. Por el contrario, si el buque tiene entre 0 y 10 años, se consideran reducciones de hasta el 30% (Clementi Tapia 2018). El sistema maltés, al igual que el chipriota, sigue el modelo griego de Tonnage tax, en el que el impuesto se calcula directamente en función de unos coeficientes, que se aplican según el intervalo de tonelajes en el que se sitúe el buque y su antigüedad, sin que se aplique posteriormente ningún tipo impositivo. Esta es la principal diferencia en el cálculo del Tonnage tax con el sistema holandés, el más extendido en Europa y en el que se basan el régimen español o el portugués.

Un beneficio adicional que se deriva de la aplicación del régimen maltés de Tonnage tax es la exención de la Ley de Seguridad Social, siempre y cuando los implicados operen como empleadores de una organización marítima autorizada no residente.

De todos modos, en cuanto al Tonnage tax, aunque encontramos ciertas diferencias entre España y Malta o Chipre, las tarifas son relativamente similares. Por lo tanto, si bien existe margen de mejora, podemos considerar una vez más que el aspecto fiscal no es decisivo para competir con otros registros de nuestro entorno, dadas las condiciones actuales del REBECA.

Tabla X. Comparativa de regímenes de Tonnage Tax.

Fuente: Elaboración propia, a partir de (PWC 2015; Pérez García 2017; Clementi Tapia 2018)

Arqueo Neto (NT)	 ESPAÑA [1]	 MALTA	 CHIPRE
1000	821	N/A	365
2500	1779	1000	830
8000	5293	3200	2537
10000	6570	3580	3158
20000	10220	4880	5165
30000	12958	5780	6808
40000	14783	6480	8086
50000	16608	7180	8816
60000	18433	7680	9546
[1] Cálculo estimado, considerando los 365 días del año como periodo impositivo y aplicando el tipo general del IS del 25%.			

8.5.3. Los aspectos laborales

Sin lugar a duda, el aspecto laboral es el más decisivo en la pérdida de competitividad del REBECA, pues nos diferencia significativamente de las normas que aplican otros registros, exigiendo a los armadores obligaciones adicionales a las establecidas por la normativa internacional. Las diferencias más evidentes las encontramos en determinadas áreas concretas del marco laboral del REC, como son, el régimen de guardias, las modalidades de contratación, la nacionalidad de las tripulaciones, el enrole de tripulantes extranjeros o la falta de regulación de las agencias de embarque.

A) El régimen de guardias de mar

En lo referente a las guardias de mar, frente al régimen de dos guardias aceptado internacionalmente¹⁷⁴, España exige en todos los supuestos un régimen de tres guardias, como ya expusimos en el apartado correspondiente. Esto supone un aumento considerable de los costes laborales para el naviero, que puede situarse en torno a un 15% adicional (Carrier de Laval 2002, 3). Si se atendiesen las demandas de la patronal en este aspecto, repercutiría de forma positiva en los beneficios de las empresas, al traducirse en una reducción de las tripulaciones mínimas, especialmente significativa en el caso de buques pequeños, donde la reducción podría llegar al 33% (Clementi Tapia 2018, 100).

No obstante, desde el punto de vista de la tripulación, un régimen de dos guardias perjudica notablemente las condiciones laborales de los trabajadores, que estarían sometidos a una jornada de 12 horas, repartidas en guardias de 6, seguidas por periodos iguales de descanso.

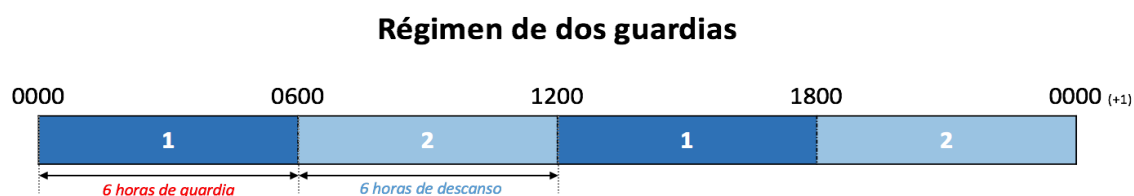


Figura 20. Guardias de mar y periodos de descanso en un régimen de dos guardias.

Fuente: Elaboración propia.

¹⁷⁴ El régimen de dos guardias es viable cumpliendo las disposiciones del Convenio 180 de la OIT y del STCW, en lo referente a horas de trabajo y descanso. Estas disposiciones están explicadas en el apartado 8.2.3.3. de este trabajo.

No obstante, en esas horas fuera del periodo de guardia, el oficial correspondiente deberá realizar ejercicios y otras tareas que tenga encomendadas según sus funciones. El CTM 2006 establece que el descanso mínimo será de 10 horas al día, o 77 horas semanales, lo que implica que, en uno de los periodos de entre guardias, el tripulante podrá trabajar otras dos horas adicionales en tareas de a bordo, siempre y cuando se garantice que uno de los dos periodos de descanso sea de 6 horas ininterrumpidas. No obstante, al reducirse la tripulación, habrá menos personal para realizar esas tareas y, en teoría, se requerirán más horas para llevarlas a cabo, aunque sí que es cierto que, gracias a los avances tecnológicos, los buques son cada vez más autónomos y, por ello, pueden operar más fácilmente con tripulaciones más reducidas.

Aún así, un aumento en las horas de guardia, y un descanso entre guardias que puede ser insuficiente, podría repercutir en un incremento de la fatiga, y ello a su vez en la seguridad.

Aunque hemos comparado dos sistemas de guardias “estándar”, existen multitud de combinaciones, tanto para el régimen de dos, como para el de tres guardias. En líneas generales, podemos distinguir entre los sistemas estáticos y los rotatorios. Los estáticos se aplican mayoritariamente en Marina Mercante, y en ellos, los tripulantes montan guardia en los mismos turnos todos los días. En los buques militares, están más extendidos los sistemas rotatorios, en los que los turnos de guardia cambian a diario. El más conocido es el denominado “*Dog Watch System*”, empleado en la Armada Británica (Heikkilä 2016).

B) Las modalidades de contratación

Otro problema del REC en el plano laboral son las modalidades de contratación. El marco general establecido en España, que distingue entre contratos por tiempo indefinido (fijos) y contratos por tiempo determinado (temporales), no termina de encajar con las características propias de la industria marítima. Aún así, resultan más adecuados para el sector los contratos temporales, y dentro de esta modalidad, los más utilizados son el contrato de itineraje o sustitución de un trabajador con derecho a reserva de puesto de

trabajo, y el contrato por obra o servicio. Este último no podrá extenderse por un periodo superior a los 3 años, ampliables 1 año más por convenio colectivo, ya que el trabajador pasaría entonces a considerarse como indefinido. Las navieras de pasaje también utilizan, sobre todo para los meses de temporada alta, el contrato eventual por circunstancias de la producción (Clementi Tapia 2018, 92-93).

Aunque estos contratos se adaptan en mayor o menor grado a las particularidades propias del sector, no son idóneos para la industria marítima, en la que se ha impuesto internacionalmente el contrato por campañas, en el cual el tripulante se enrola por un tiempo determinado y, transcurrido ese periodo, la relación laboral con la empresa se extingue, sin compromiso o costes adicionales para las partes. Este tipo de contrato está aceptado por ITF, y contemplado también en el art. 22 del CTM 2006, que establece la posibilidad de que el contrato de trabajo tenga una duración determinada o por viaje. Un factor relevante, relacionado también con el régimen de guardias y con el tipo de contrato, es el régimen de vacaciones. En los registros tradicionales, la plantilla necesaria es superior al cuadro operativo del buque en un factor de en torno a 1,7, debido a la necesidad de relevos, frente al 1,2 de los registros abiertos (Carlier de Lavalley 2002, 12).

C) La nacionalidad de las tripulaciones y el enrole de extranjeros

Otra importante limitación del REBECA es la relativa a los requisitos de nacionalidad de la dotación. Aunque desde 2009, el Capitán y el Primer Oficial no tienen por qué ser españoles, sí que se exige que sean nacionales europeos, junto con el 50% de la tripulación. Además, la contratación de extranjeros está sujeta a la evaluación de la situación nacional de empleo, y se requiere de una autorización de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena. Desde ANAVE, apuntan también a que la compleja y larga tramitación de los visados, no exigidos para enrolarse en buques extranjeros, así como la inseguridad jurídica existente desde que se modificó la Ley de Extranjería en 2004, lastran el progreso del registro canario. Tampoco se aplica, en la práctica, la posibilidad de ampliar caso a caso el número de marinos extracomunitarios, tal y como se contempla en el apartado 6.a de la disposición adicional XVI del TRLPEMM, para razones de

disponibilidad, viabilidad económica u otras causas que incidieran en el servicio¹⁷⁵. Por estas razones, resultaría recomendable revisar la legislación aplicable al enrole de marinos extranjeros, ante las grandes diferencias existentes con otros registros.

Algunas propuestas para mejorar el REC en este aspecto, consideran la posibilidad de que se redujesen los requisitos de nacionalidad, al menos para los buques de carga o para los que operen en tráficos internacionales (Clementi Tapia 2018, 101).

Comparando con otras banderas, podemos destacar que Malta y Chipre no exigen requisitos de nacionalidad de ningún tipo para las tripulaciones de sus buques. Por su parte, en el MAR, sí existen ciertas restricciones, aunque son mucho más flexibles y beneficiosas para los armadores. En el segundo registro de Portugal, el 30% de los tripulantes deben ser portugueses, europeos o de habla portuguesa, sin exigencias específicas en relación con el Capitán, que podría ser de cualquier nacionalidad. Además, en determinados casos justificados, cuando no sea posible la contratación de marinos de las nacionalidades exigidas, el Gobierno podrá autorizar el embarque de marinos de otras nacionalidades, procurando siempre mantener el límite establecido del 30%. Este porcentaje fue modificado en el año 2015, cuando se introdujeron otras medidas para hacer más atractivo el MAR. Hasta la adopción de la Ley nº 234/2015, de 13 de octubre, el límite estaba establecido en el 50% e incluía al Capitán.

En la actualidad, también se permite que los armadores se puedan beneficiar plenamente del régimen jurídico del MAR en el mercado de cabotaje insular, en lo referente a selección de tripulantes (de acuerdo con los requisitos de nacionalidad), salarios mínimos previstos por convenios colectivos, régimen de seguridad social y sistema tributario¹⁷⁶. Sin embargo, los servicios de carga general y contenedores con las islas portuguesas siguen rigiéndose por las condiciones del registro ordinario, y se exige que el 100% de los tripulantes sean nacionales europeos (Fernandes 2015).

Los requisitos de nacionalidad de las tripulaciones se han convertido en un aspecto fundamental en la elección del pabellón del buque. La contratación de extranjeros, especialmente de los denominados “países proveedores de mano de obra” supone una importante reducción de costes para los armadores, especialmente en el caso de los

¹⁷⁵ Ponencia “Cómo invertir el descenso de flota del R.E.C.”. D. Manuel Carlier de Lavalle, Director General de ANAVE, en el II Congreso Marítimo Nacional de Santander. (Septiembre 2014). Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2YRSolU>; [Consultado 28/05/2019].

¹⁷⁶ Ley nº 135/2015, de 30 de julio.

puestos de menor cualificación. Porcentajes como los establecidos en el MAR, implican que una gran mayoría de los oficiales sigan siendo europeos, mientras los subalternos provienen fundamentalmente de países como Filipinas, Indonesia y China. Juntos aportan casi el 37% de la gente de mar a nivel mundial, y el 43% de los marineros. En el caso concreto de Filipinas, suministra unos 215 000 marinos, de los cuales el 66% son subalternos (UNCTAD 2015)¹⁷⁷.

Para Carlier (2002, 25), a medio y largo plazo, el aumento de la contratación de extranjeros puede resultar esencial para permitir el mantenimiento de buques bajo pabellón español, haciendo posible así el mantenimiento de las condiciones laborales españolas para los tripulantes nacionales.

La reforma del MAR en este y otros aspectos ha propiciado un aumento espectacular de la flota registrada bajo pabellón portugués en los últimos años, lo que demuestra el impacto positivo que podría tener una actualización general del REBECA en términos similares. Desde 2015, se han inscrito casi 250 buques y más de 14 millones de tpm. Muchos de estos buques pertenecen a armadores españoles. De hecho, España es el tercer país por flota controlada dentro del MAR, con casi el 10% (Fernandes 2015; UNCTAD 2018).

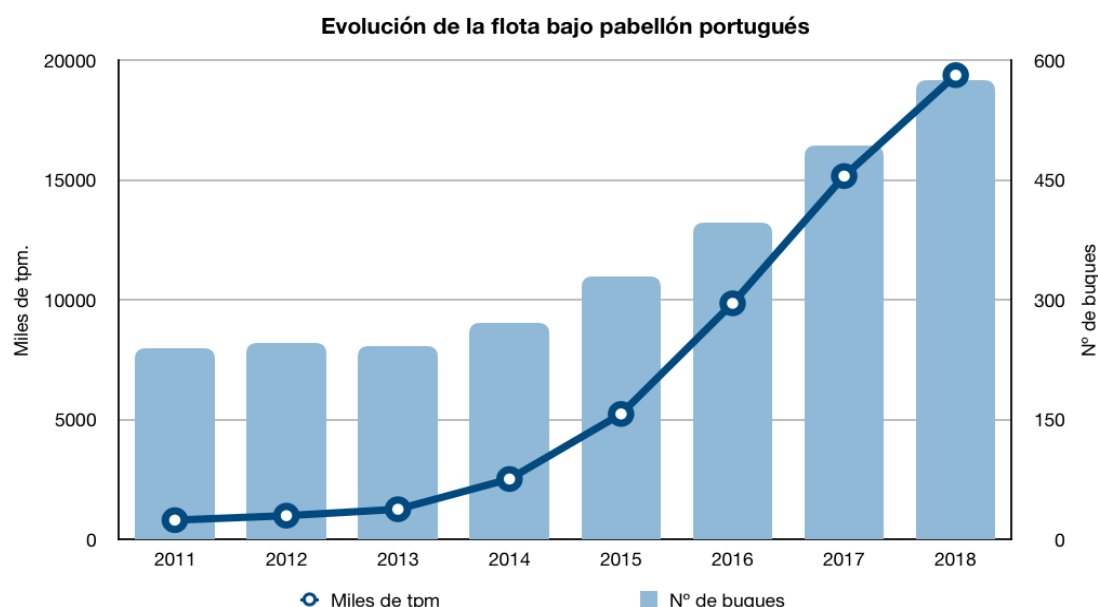


Figura 21. Buques inscritos en el MAR (2011-2018), en número de buques y tpm.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

¹⁷⁷ Seafarer supply, quinquennial 2015. Estadísticas de UNCTAD. Pueden consultarse en la siguiente dirección web: <https://bit.ly/2UARKHk>; [Consultado 29/05/2019].

La siguiente figura muestra una comparativa, en millones de GT, entre la flota inscrita bajo pabellón portugués (MAR) y español (REC), entre 2011 y 2018.

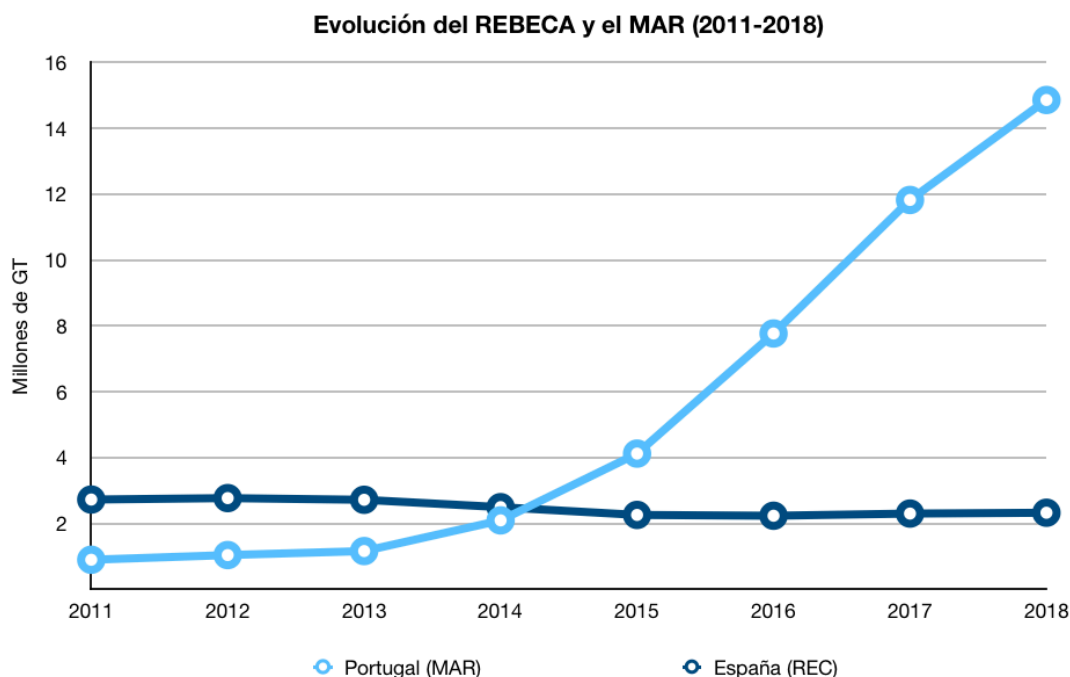


Figura 22. Comparativa entre el MAR de Portugal y el REC de España.

Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas de UNCTAD.

D) La falta de regulación de las agencias de embarque

El último de los aspectos laborales que reviste un especial interés es la falta de regulación de las agencias de gestión naval o “*ship management*”. Son empresas subcontratadas por el armador y encargadas de la gestión técnica del buque, incluyendo todo lo relacionado con la tripulación: Reclutamiento, selección, gestión de la documentación y de los requisitos de formación y titulación, prevención de riesgos laborales y contratación, entre otros. El uso de este tipo de empresas aporta una serie de ventajas al armador, así como un ahorro de los costes. Están reconocidas por el MLC 2006, que trata de incluirlas dentro de la figura del “armador”, considerando que la contratación del tripulante puede llevarse a cabo por una agencia de embarque, o por cualquier otra persona física o jurídica, que actúe de intermediario en el acceso de la gente de mar a un empleo a bordo.

En la normativa española, estas empresas se rigen por el contrato de gestión naval. Sin embargo, en las líneas tramp, el contrato se ampara en la figura jurídica del mandato o comisión mercantil, y en las líneas regulares, bajo la figura de la agencia (arts. 317 y 320

LNМ). Esta dispersión acerca del régimen jurídico de las agencias pone de manifiesto la necesidad de elaborar una oportuna regulación que unifique y desarrolle la figura del contrato de gestión naval (Clementi Tapia 2018, 97-98).

En relación con estas empresas, pero desde el punto de vista fiscal, también se ha propuesto la posible extensión de las ventajas fiscales de las que disfrutaban las navieras, como las bonificaciones en el IS o el régimen de Tonnage tax, manteniendo la compatibilidad con la Comisión Europea, que elaboró unas orientaciones sobre ayudas de Estado a las compañías de gestión naviera¹⁷⁸.

8.5.4. La simplificación de procedimientos y aspectos operativos

Otro de los problemas del REBECA es la excesiva burocracia y la larga tramitación de determinados documentos, sumados a diferentes aspectos operativos que restan competitividad al registro, entre los que podemos destacar la falta de delegación en las SS.CC y el establecimiento de normas complementarias a los estándares internacionales. El hecho de endurecer las normas internacionales en materia de seguridad para su aplicación en España supone una dificultad añadida para los buques de pabellón español (Carrier de Laval 2014). A esto se añade que los supuestos en los que se contempla que las inspecciones del Estado de Bandera sean realizadas por Organizaciones Reconocidas son todavía muy limitados y su actuación está muy restringida, frente a la delegación generalizada de competencias que han llevado a cabo otros registros como el MAR, que incluso prevé la delegación plena de las competencias de inspección y certificación para el MLC 2006 (Fernandes 2015, 6). Esta falta de flexibilidad puede ser uno de los puntos clave en la decisión del armador al optar por uno u otro registro, ya que repercute directamente en la operativa del buque. Por este motivo, se deben agilizar las inspecciones de los buques españoles, ampliando el número de supuestos en los que las SS.CC pueden actuar en nombre de la Administración Marítima. No obstante, para ello es importante también aceptar la limitación de responsabilidad que la Directiva 2009/15/CE reconoce para estas Organizaciones, y que es práctica habitual en los Estados Marítimos de la UE, ya que *“la exigencia actual en España de una responsabilidad ilimitada hace que la*

¹⁷⁸ Comunicación de la Comisión que proporciona orientaciones sobre las ayudas de Estado a las empresas de gestión naval (2009/C 132/06). Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2IbUkzf>; [Consultado 30/05/2019].

misma sea prácticamente imposible de asegurar”, y como consecuencia, la gran mayoría de dichas organizaciones no aceptan la delegación de la Administración española¹⁷⁹.

Por otro lado, si se quiere dotar al REC de una dimensión internacional, todas estas modificaciones deben ir acompañadas también de un servicio global de asesoramiento técnico, que proporcione cobertura a los navieros y buques españoles en cualquier lugar en el que operen y de forma continuada, siguiendo el modelo de Malta o Portugal.

Sería positivo también que el registro contara con oficinas técnicas en los principales puertos internacionales, para lo que podrían emplearse las embajadas, creando en ellas departamentos específicos, tomando el ejemplo panameño (Clementi Tapia 2018, 105). Aunque la implantación tendría que ser progresiva, estos cambios, siempre y cuando vayan acompañados de todas las propuestas mencionadas en este y otros apartados, podrían contribuir a hacer del REC una bandera más atractiva, adaptada a la industria marítima actual. Además, sería conveniente reducir la dependencia de la documentación física, creando una red informática rápida y eficaz que permitiese gestionar todo lo relacionado con la documentación de los buques y los marinos enrolados en ellos. Por otro lado, consideramos, como apunta Clementi (2018, 116), que para agilizar los abanderamientos y, teniendo en cuenta que el sector marítimo es una industria internacional, la Administración española debería aceptar la documentación oficial que provenga en inglés, sin requerir traducciones oficiales. Asimismo, se debería exigir que todos los documentos a bordo estuvieran disponibles en inglés, y no solo los certificados internacionales.

¹⁷⁹ Congreso Nacional Marítimo. (03/09/2014). “Adolfo Utor, presidente de ANAVE, en el II Congreso Marítimo Nacional. La flexibilidad laboral sigue siendo insuficiente para los armadores españoles”. Recuperado de <https://bit.ly/2Jzv4Wu>; [Consultado 16/05/2019].

9. CONCLUSIONES

Históricamente la vinculación entre buque y Estado ha respondido a una relación en la que el abanderamiento y el registro se entendían simplemente como el refrendo de la autoridad del Estado del Pabellón. Con la aparición de los registros abiertos y el aumento de su popularidad, por sus evidentes ventajas para la explotación naviera, la concepción del registro del buque fue variando y, en la actualidad, constituye una de las más importantes decisiones comerciales a las que debe hacer frente el armador, pues su impacto en los costes de los buques es decisivo. Dada la dificultad de mantenerse en el sector, las empresas intentan rentabilizar al máximo su operativa, acogiendo a legislaciones fiscales y laborales más favorables. De ahí ha surgido el término “Bandera de Conveniencia”, que se atribuye cuando se rompe el vínculo efectivo buque-Estado, con el abanderamiento del buque en terceros países. La falta de concreción de la CNUDM acerca de lo que debe entenderse por esta vinculación ha sido, de hecho, motivo de disputa, pues los países marítimos tradicionales han tratado de hacer valer, sin demasiado éxito, esta provisión para frenar el éxodo masivo de buques a otras banderas.

Analizando los principales registros abiertos en la actualidad, podemos confirmar que la teoría de que no cumplen debidamente con los estándares internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación o condiciones laborales, está totalmente infundada, y no se pueden relacionar necesariamente los buques sub-estándar con estas banderas, pues algunas de ellas se sitúan incluso a la vanguardia en la tecnología, la protección del medio ambiente y la implantación de los instrumentos internacionales. En parte, esta situación se deriva del éxito del Control por el Estado Rector del Puerto, como medio para ejercer una vigilancia exhaustiva sobre todos los buques, con el fin de garantizar el cumplimiento de las convenciones de la OMI y la OIT, complementando las funciones del Estado del Pabellón. No obstante, lo que sí es cierto acerca de estos registros es que, en muchos casos, resulta prácticamente imposible localizar al verdadero beneficiario de la explotación comercial, pues estos se inscriben a través de sociedades pantalla, cuyo único activo es un solo buque. Esta falta de transparencia ha sido denunciada reiteradamente, pues de este modo, muchos armadores eluden responsabilidades e impuestos en su país de establecimiento. Así, en el transporte marítimo internacional se ha impuesto el lema de “un barco, una compañía”.

La nueva vertiente comercial de los registros de buques ha propiciado una feroz competencia entre algunos Estados, que tratan de mantener el liderazgo mundial. La prestación de servicios marítimo-portuarios supone grandes ingresos para los Estados en la actualidad, debido al gran impacto que tiene el transporte marítimo en el comercio mundial. El registro de buques, como un servicio comercial de primer orden, aporta a Panamá, Liberia o las Islas Marshall importantes beneficios.

Los países europeos no se han mantenido indiferentes ante este fenómeno y han intentado reconducir la situación mediante la creación de segundos registros que apuestan por mantener los estándares de seguridad marítima, pero ofreciendo a su vez determinadas ventajas económicas y operativas.

En España, la situación de la Marina Mercante a comienzos de los noventa era alarmante. La crisis internacional de los setenta supuso un nuevo varapalo para una flota en decadencia, que evidenciaba los efectos de más de tres décadas de asfixiante proteccionismo e intervencionismo. La política marítima adoptada tras la Guerra Civil supuso el principio del fin de la Marina Mercante española, pues la aisló de los tráficós internacionales. La liberalización coincidió con una situación difícil en el transporte marítimo mundial, y el registro español experimentó un importante declive, motivado por la pérdida de flota nacional y por la transferencia de muchos de los buques a pabellones extranjeros, más competitivos. En este contexto, y siguiendo el ejemplo de otros países de nuestro entorno, se tomó una decisión que consideramos fue muy acertada en ese momento: la creación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias. A este nuevo registro se fueron añadiendo progresivamente ventajas de carácter fiscal y laboral, que consiguieron revertir la tendencia negativa del sector, consiguiendo desde 1995 un incremento del tonelaje bajo pabellón español.

Sin embargo, en los últimos años ha sido incapaz de competir, ya no solo con las condiciones que ofrecen los registros abiertos, sino también con otros segundos registros europeos. Cabe resaltar que, desde la entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3577/1992, que liberalizó la prestación de servicios de cabotaje marítimo en la Unión Europea, los armadores comunitarios que operen buques matriculados en cualquier Estado miembro pueden acceder a todos los tráficós de cabotaje continental e insular.

Como hemos expuesto, analizando el marco jurídico del REBECA, encontramos una conjunción de factores que lastran la competitividad del registro canario. Estos factores

son, principalmente, de tipo técnico, fiscal y laboral, y se hicieron evidentes con la entrada en la UE de Chipre y Malta. Sus respectivos registros garantizan, desde 2004, el acceso al cabotaje europeo, al mismo tiempo que presentan un régimen fiscal y tributario muy favorable, y no imponen restricción alguna en relación con la nacionalidad de los propietarios o los tripulantes. Este último aspecto resulta, en la práctica, decisivo en la elección de un pabellón u otro. Como hemos visto, la nacionalidad de la dotación, así como el régimen de guardias y las modalidades de contratación tienen un impacto directo en la reducción de costes. El mismo año que se produjo la entrada de Malta y Chipre en la UE, se modificó el régimen jurídico aplicable a los marinos extranjeros enrolados en buques del REC, cuya contratación está sujeta en la actualidad a la evaluación trimestral de la situación nacional de empleo, así como a la obtención de una autorización de trabajo y un visado, lo que genera inseguridad jurídica.

Teniendo en cuenta que el transporte marítimo evoluciona constantemente, resulta lógico pensar que los registros marítimos no pueden permanecer impasibles a esos cambios. Sin embargo, esto es lo que le está ocurriendo al registro canario, y las consecuencias son evidentes. Las bonificaciones fiscales no han variado desde 1997, con la excepción del régimen de tonnage tax, que se introdujo en 2002. En relación con otros aspectos, dejando a un lado la ya citada modificación de la Ley de Extranjería, solo podemos señalar la supresión del requerimiento de nacionalidad española para el Capitán y el Primer Oficial (2009), la autorización para que las unidades de transporte y suministro de combustible en zonas portuarias pudieran inscribirse en el REC (2010) o la ampliación de supuestos en los que las Organizaciones Reconocidas pueden actuar en nombre de la Administración (2011). No obstante, estos cambios han sido insuficientes, y no se han abordado debidamente las cuestiones que realmente repercuten en la competitividad de nuestro registro marítimo.

Es obvio que no podemos negarnos a los cambios que ha experimentado la industria marítima y, si queremos que la Marina Mercante española sea viable a medio y largo plazo, tendremos que adaptarnos, de la mejor forma posible, a la tendencia generalizada de otros registros marítimos.

Desde nuestro punto de vista, la reforma del registro canario debe inspirarse en la que ha llevado a cabo el Registro de Madeira, que desde 2015, ha experimentado un crecimiento del 75% en el número de buques inscritos y de más del 370% en términos de tpm.

La revisión del marco jurídico del REBECA debe incidir en los diferentes aspectos que nos diferencian de la normativa internacional. Teniendo en cuenta las diversas propuestas que hemos recogido en el estudio de la situación actual del registro, sería conveniente:

- En primer lugar, fomentar la Marina Mercante española y las actividades que se desarrollan en el ámbito marino, para lo que resultaría muy beneficioso actuar sobre la organización vigente de los intereses marítimos, ya que pensamos que la actual dispersión de competencias resta agilidad a la actuación general de la Administración Marítima. Esta reorganización debe estar enfocada, por un lado, a defender el transporte marítimo y las actividades económicas que se desarrollan en el ámbito del mar, dada su importancia para la economía; por otro lado, a flexibilizar y agilizar el funcionamiento del registro; y finalmente, a evitar la dispersión de las normas referentes a sus características y condiciones, elaborando un único texto normativo. Consideramos que estas iniciativas son fundamentales para sentar la base necesaria sobre la que abordar otras modificaciones pendientes en relación con los aspectos técnicos, fiscales y laborales, que vamos a comentar en los siguientes apartados.

Por otro lado, consideramos que, si bien mantener la flota bajo pabellón español es importante, también lo es que las empresas marítimas españolas tengan una flota controlada numerosa. Los países de nuestro entorno, como Francia, Alemania o Italia, presentan proporciones de flota bajo pabellón nacional similares a los de España, o incluso sensiblemente inferiores, sin embargo, todos ellos nos superan ampliamente en términos de flota total¹⁸⁰.

- Crear un órgano autónomo que administre y promueva el REC. La actuación pública debe asimilarse en el mayor grado posible a la gestión empresarial que realizan los registros que lideran el sector, para ello se requiere una mayor flexibilidad y acabar con la excesiva burocracia, así como acortar los tiempos de tramitación de la documentación necesaria para la inscripción. Sería recomendable, con vistas a mejorar la operatividad de los buques españoles, y con ello su competitividad; aumentar la delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas, incluyendo la realización de inspecciones en España fuera de los

¹⁸⁰ Ver Anexo II.

horarios laborales ordinarios; no endurecer las normas internacionales de seguridad para su aplicación en España; permitir la formalización de algunos procedimientos de forma telemática; y contar con un servicio de asesoramiento técnico ininterrumpido, a disposición de buques y armadores. Estas son medidas que ya incorporaban Panamá o Liberia, y que poco a poco han ido implantando otros registros como Malta o Madeira. El registro canario no puede permitirse seguir al margen de este tipo de iniciativas.

En relación con las actividades de promoción, se debería seguir también el modelo marcado por las administraciones panameña y liberiana, con la firma de acuerdos de cooperación con otros países que se traduzcan en beneficios directos para los armadores, la incursión en nuevos mercados emergentes o la puesta en marcha de incentivos adicionales para atraer nuevas incorporaciones.

- Mejorar las bonificaciones fiscales para los buques que se destinen a tráficos internacionales, pues si bien en el aspecto fiscal el Registro de Canarias no está demasiado desaventajado, esta medida podría incentivar la introducción del pabellón español en estas navegaciones, ya que en la actualidad la mayor parte de los buques de bandera española realizan cabotaje.
- En el aspecto laboral, sería interesante revisar el porcentaje del 50% de nacionales españoles o europeos que se exige en los buques del REC. Se ha propuesto que una hipotética reducción de los requisitos de nacionalidad solo se aplicase a los buques de carga o a los destinados a la navegación internacional, lo que sería un nuevo acicate para que el pabellón español pudiese competir en estos tráficos. En nuestra opinión, esta opción podría combinarse con mantener los porcentajes para la navegación de cabotaje, pero aplicando en la práctica la posibilidad de ampliar, para cada caso concreto, el número de marinos extracomunitarios que ya contempla el TRLPEMM, para razones de viabilidad económica o disponibilidad. En cualquier caso, sería conveniente eliminar la necesidad de visado, y la tramitación de la autorización de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena debería simplificarse. En este sentido, consideramos que lo más adecuado sería que se concediese al enrole validez de autorización para trabajar en España, una medida que ya se aplicaba hasta 2004 y que, a día de hoy, sigue vigente para los acuerdos internacionales de pesca marítima.

Aunque es cierto que estos cambios podrían influir inicialmente de forma negativa en el empleo de marinos nacionales, consideramos que, si no se acometen, la pérdida de competitividad del REC será cada vez más acusada en favor de aquellos registros que sí se han actualizado, y finalmente, acabará repercutiendo, en mayor medida, en el empleo de los marinos españoles. De esta forma, aunque embarquen menos españoles en cada buque del REC, si la flota de pabellón español aumenta, al final las posibilidades de empleo serán mayores que si mantenemos los porcentajes, pero cada vez hay menos barcos españoles. En este sentido, podemos afirmar que, aunque resulte paradójico, un aumento de la contratación de extranjeros puede resultar esencial para permitir en un futuro el mantenimiento de buques bajo pabellón español y, por tanto, para garantizar las condiciones laborales españolas para los tripulantes nacionales. De lo contrario, cada vez serán más los españoles que trabajen bajo pabellón maltés, portugués o chipriota, sin las garantías laborales y de Seguridad Social que la normativa vigente prevé para los trabajadores nacionales, con lo que ello implica desde el punto de vista de las cotizaciones, derecho a paro, jubilaciones...

En relación con las guardias de mar, aunque se ha insistido en que se acepte el régimen de dos guardias que contempla la normativa internacional de horas de trabajo y descanso a bordo, consideramos que, de admitirse, debería hacerse de forma restringida a ciertos tipos de buques y tráficos, como en Finlandia, Francia, Italia o Portugal.

Realmente esta es una medida que solo tiene un impacto relevante en buques de pequeño porte y con un menor número de tripulantes, en los que se podría reducir el cuadro de dotación mínima. Sin embargo, entendemos que repercute negativamente sobre las condiciones laborales de los trabajadores, y esto, a su vez, en la seguridad, pues un régimen de dos guardias implica que un mismo oficial monte guardia durante seis horas consecutivas, dos veces al día. Además, fuera de las guardias, podría trabajar dos horas adicionales en otras tareas hasta el tope de las 14 horas de trabajo diarias que se establecen por Convenio Internacional. Por este motivo, entendemos que deberían estudiarse individualmente los casos en los que sería viable la autorización de este tipo de régimen, atendiendo a la operativa del buque y sus necesidades, tráfico que realiza y grado de automatización, siendo

este último aspecto fundamental, pues si se reduce la tripulación, hay una menor disponibilidad de personal para realizar las diferentes labores, de modo que, si el buque no está preparado para operar con tripulaciones reducidas, peligraría el cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006, y aumentarían el estrés y la fatiga.

De forma general, podemos concluir que las propuestas anteriores inciden sobre los aspectos más relevantes sobre los que se debería actuar para revertir la situación actual de la flota bajo pabellón español. Adicionalmente, como hemos recogido en el trabajo, también se podrían revisar las exigencias de traducción al español en relación con documentos oficiales, el marco de contratación o la regulación de las agencias de embarque de marinos. No obstante, debemos tener en cuenta que todas las modificaciones que se pretendan llevar a cabo deben ser siempre compatibles con el marco europeo. En este sentido, contamos con el ejemplo de Madeira, Chipre y Malta, que operan registros abiertos totalmente respetuosos con las disposiciones de la UE.

En cualquier caso, consideramos que es preciso avanzar en todos los frentes mediante una norma única que introduzca simultáneamente todas las reformas necesarias, y que permita poner fin a la dispersión normativa existente acerca del marco jurídico y de funcionamiento del Registro de Canarias.

BIBLIOGRAFÍA

Alfonso Mola, Marina. 1993. «El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII». <https://maytediez.blogia.com/2007/100401-el-trafico-maritimo-y-el-comercio-de-indias-en-el-siglo-xviii.php>.

Almendros de la Rosa, Miguel. 2009. «Esquemas regionales de Port State Control, análisis y juicio crítico». Universitat Politècnica de Catalunya. [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6870/Esquemas regionales de Port State Control, análisis y juicio crítico.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6870/Esquemas%20regionales%20de%20Port%20State%20Control,%20anàlisi%20y%20juiciu%20crític.pdf).

ANAVE. 2018. «Evolución de la flota mercante mundial en 2017». https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/2018/tribuna_bia0518.pdf.

ANAVE. 2019. «Propuestas para los partidos políticos». https://www.anave.es/images/documentos_noticias/2019/propuestas_partidos_anave.pdf

Arroyo, Ignacio. 2002. *Compendio de Derecho Marítimo*. Editado por Tecnos. Madrid.

Autoridad Marítima de Panamá (AMP). 2019. «About The Panama Ship Registry». 2019. <https://panamashipregistry.com/our-organization/>.

Carlier de Lavalle, Manuel. 2002. «El registro especial de canarias. ventajas y situación hoy.»

Carlier de Lavalle, Manuel. 2014. «Cómo invertir el descenso de la flota del R.E.C.». <http://www.realliganaval.com/noticias/wp-content/uploads/2015/02/memoria-ii-congreso-maritimo-nacional-baja.pdf>.

Castro, Carlos. 2017. «El nuevo Tax Lease en la financiación naval». Bureau Veritas. 2017. <https://www.youtube.com/watch?v=luhM71HmEoY>.

Clementi Tapia, Alessio. 2018. «La modificación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias». Universidad Pontificia de Comillas ICAI-ICADE. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/27795>.

Dans, Lucía. 2017. «El contrato de embarco en la Marina Mercante». *Revista Galega de Dereito Social* 3: 217-26. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extlib?codigo=577588>.

Díaz Cano, Juan. 2013. «Sociedad de Gestión de Buques (El principio del fin de la Marina Mercante española)». *Proa a la mar*, 20-27.

<https://es.slideshare.net/IngenieriaMarina/sociedad-de-gestin-de-buques-1983-1990-7-pg>.

Díaz Puyol, María del Carmen. 2013. «Inspecciones París MOU y normas reguladoras». Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/19191/PFC_FNB_INSPECCIONES_PARIS_MOU.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Domínguez Cabrera, M^a del P. 2004. «El Registro Especial de buques de Canarias». *Redur* 2: 99.

Fernandes, Cátia. 2015. «El Registro Internacional de Buques de Madeira». ANAVE. https://www.anave.es/images/informes/de_otros/catia_hernandes_registro_madeira.pdf.

Frutos Ruiz, Ignacio, y Gonzalo Antequera Becerra. 2017. «La Administración Marítima, alcance y dimensiones: “ut omnes unum sint”». *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 2017. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6057717>.

García de Enterría, Eduardo. 1998. «El fin del caso Factortame. La responsabilidad patrimonial del Reino Unido». *Revista de administración pública*, 1998. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=17390>.

Heikkilä, Mikko. 2016. «Designing the optimum watchkeeping schedule for a passenger vessel bridge team». University of Turku. <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/111368/Thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

International Chamber of Shipping (ICS). 2018. «Shipping Industry Flag State Performance Table 2017/2018». Londres: ICS. <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2017-18.pdf?sfvrsn=8>.

International Registries (IRI). 2019. «Maritime Registry». 2019. <https://www.register-iri.com/maritime/vessel-registration/>.

Jiménez Piris, Victoria. 2017. «Los Registros Abiertos de buques: Un análisis general». Universidad Pontificia Comillas ICAI-ICADE. <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146533/retrieve>.

Liberian International Ship & Corporate Registries (LISCR). 2019. «About the Liberian

Registry». 2019. <https://www.liscr.com/about-liberian-registry>.

Mansell, John NK. 2009. «Flag state responsibility: Historical development and contemporary issues». En , editado por Springer Science & Business, 13-23. <https://www.springer.com/gp/book/9783540929321>.

Ministerio de Fomento. 2018. «El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias. Documento informativo». https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/manualrebeca2018v1_0.pdf.

Monedero Villén, Joaquín, y José María Silos Rodríguez. 2016. *La Estiba y el Negocio Marítimo Portuario*. Editado por Asociación de Investigadores de Derecho Marítimo ASIDEM. Primera Ed. Cádiz (España).

Montero Llácer, Francisco J. 2003. «Open registers: past, present and future». *Marine Policy* 27 (6): 513-23. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(03\)00077-0](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(03)00077-0).

OIT. 2000. «El impacto de los cambios de estructura de la industria naviera en las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar». http://www.ilo.org/global/publications/ilo-bookstore/WCMS_PUBL_9223122376_IMG_ES/lang--es/index.htm.

Oliver de Querol, Ramón. 2010. «Tonnage Tax. Régimen Especial de las Entidades Navieras en Función del Tonelaje». Universitat Abat Oliba CEU. <https://www.recercat.cat/bitstream/handle/2072/182635/TFC-QUEROL-2010.pdf?sequence=1>.

OMI. 2015. «“El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016». 2015. <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/25-WMD-2016.aspx>.

Pérez García, África. 2017. «Fiscalidad de las Sociedades inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias». Universidad de La Laguna. [https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5916/Fiscalidad de las Sociedades inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/5916/Fiscalidad%20de%20las%20Sociedades%20inscritas%20en%20el%20Registro%20Especial%20de%20Buques%20y%20Empresas%20Navieras%20de%20Canarias.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

Piniella, Francisco, Juan Ignacio Alcaide, y Emilio Rodríguez-Díaz. 2017. «The Panama

Ship Registry: 1917–2017». *Marine Policy* 77 (October 2016): 13-22.
<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.12.007>.

Pulido Begines, Juan Luis. 2015. *Curso de derecho de la navegación marítima*. Editado por Tecnos.

PWC. 2015. «Choosing your course. Corporate taxation of the shipping industry around the globe». <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>.

Sharife, Khadija. 2010. «Flying a Questionable Flag: Liberia's lucrative shipping industry». *World Policy Journal* 27 (4): 111-18.

Treves Tullio. 2013. «Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar». *United Nations Audiovisual Library of International Law*. Vol. 46.
<https://doi.org/10.5860/choice.46-4806>.

UNCTAD. 2016. «Review of Maritime Transport 2016». https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf.

UNCTADX. 2018. «Review of Maritime Transport 2018». https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf.

Valdaliso, Jesús M. 2001. «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX». *Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 2001.
https://www.researchgate.net/profile/Jesus_Valdaliso/publication/28080883_Entre_el_mercado_y_el_Estado_la_marina_mercante_y_el_transporte_maritimo_en_Espana_en_los_siglos_XIX_y_XX/links/00b7d52a02d3e5428f000000/Entre-el-mercado-y-el-Estado-la-marina-merca.

Valentinov Ducheviski, Hristo. 2010. «Aspectos jurídicos y materiales que inciden sobre el pabellón del buque. Criterios de elección». Universidad Politécnica de Cataluña, UPC.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/24630/PFC_LMN_Pablo_Escudero.pdf.

Marco normativo consultado

Normas internacionales

C180 - Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). Disponible en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C180; [Consultado 09/05/2019].

Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Disponible en http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgmt.html; [Consultado 30/03/2019].

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Disponible en <https://bit.ly/2I5w5ES>; [Consultado 26/03/2019].

Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2013/01/22/pdfs/BOE-A-2013-577.pdf>; [Consultado 12/05/2019].

Convenio de Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986. Disponible en https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdrsconf23_es.pdf; [Consultado 13/04/2019].

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973/1978. Disponible en https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/marpol_articulos.pdf; [Consultado 29/03/2019].

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, hecho en Londres el 7 de julio de 1978 (STCW). Puede consultarse en el siguiente enlace: <https://www.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/43947/10/9.pdf>; [Consultado 13/05/2019].

Normas europeas

Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0047:0056:ES:PDF>; [Consultado 15/05/2019].

Directiva de Ejecución 2014/111/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2009/15/CE en relación con la adopción por la Organización Marítima Internacional (OMI) de determinados Códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos. Disponible en <https://www.boe.es/doue/2014/366/L00083-00087.pdf>; [Consultado 16/05/2019].

Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y la Comisión Europea, de 23 de abril, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. Disponible en <https://www.boe.es/doue/2009/131/L00011-00023.pdf>; [Consultado 30/04/2019].

Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124065>; [Consultado 02/05/2019].

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Disponible en https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj?locale=es; [Consultado 30/04/2019].

Normas españolas

Constitución Española de 1978. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-31229>; [Consultado 26/03/2019].

Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1991-10511>; [Consultado 12/05/2019].

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1996-29117>; [Consultado 04/05/2019].

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>; [Consultado 01/04/2019].

Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF). Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1994-15794>; [Consultado 07/05/2019].

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-24965>; [Consultado 07/05/2019].

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-20725>; [Consultado 16/05/2019].

Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-12328>; [Consultado 09/05/2019].

Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-19703>; [Consultado 13/05/2019].

Ley 4/2006, de 29 de marzo, de adaptación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje a las nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias. Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/14-2006.html; [Consultado 13/05/2019].

Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1994-28968>; [Consultado 07/05/2019].

Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2002-25412>; [Consultado 08/05/2019].

RD 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2000-21432>; [Consultado 04/05/2019].

RD 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Canarias, de buques y empresas destinadas a la navegación marítima de cabotaje. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1998-24949>; [Consultado 09/05/2019].

RD 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-10972>; [Consultado 19/05/2019].

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-19704>; [Consultado 19/03/2019].

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-21346>; [Consultado 23/05/2019].

Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-14600>; [Consultado 12/05/2019].

Real Decreto 2393/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2005-323>; [Consultado 21/05/2019].

Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, que transpone la directiva europea 94/57/CE. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1998-29344; [Consultado 06/05/2019].

Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de empresas y buques destinados al tráfico de

cabotaje de mercancías de interés estratégico. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1996-7458; [Consultado 06/05/2019].

Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-7703>; [Consultado 21/05/2019].

Real Decreto 706/2015, de 24 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-8989; [Consultado 07/05/2019].

Real Decreto 864/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de ejecución de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, reformada por Ley Orgánica 8/2000, de 22 de diciembre. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-14165>; [Consultado 21/05/2019].

Real Decreto 897/1993, de 11 de junio, por el que se autoriza la inscripción en el Registro especial de buques y empresas navieras de buques destinados al tráfico de cabotaje. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1993-16660>; [Consultado 06/05/2019].

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>; [Consultado 28/03/2019].

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11430>; [Consultado 20/05/2019].

Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-4456>; [Consultado 12/05/2019].

Reglamento (CE) 613/1991, del Consejo, de 4 de marzo, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-19704>; [Consultado 08/05/2019].

Reglamento del Registro Mercantil de 1996, aprobado por Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1996-17533>; [Consultado 27/03/2019].

Resolución de 29 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del laudo arbitral para el sector de Marina Mercante, por el que se establecen las disposiciones reguladoras de la estructura profesional, estructura salarial, formación profesional y económica y régimen disciplinario, en sustitución de la Ordenanza Laboral de 20 de mayo de 1969, para dicho sector. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2005-1140>; [Consultado 24/05/2019].

Normas extranjeras

Decreto-ley 96/89, de 28 de marzo, de Portugal. Disponible en: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/614782/details/normal?l=1>; [Consultado 17/05/2019].

Ley Marítima de las Islas Marshall de 1990 (MI-107). Disponible en: <https://register-iri.com/wp-content/uploads/MI-107.pdf>; [Consultado 20/04/2019].

Ley Marítima de Liberia de 1956. Disponible en: <https://www.liscr.com/sites/default/files/RLM-107%20Series%202018%20-%20Final.pdf>; [Consultado 21/04/2019].

Ley nº 57, de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante de Panamá. Disponible en: <https://bit.ly/2Fo5ekE>; [Consultado 18/04/2019].

Anexo I. Tabla “Shipping Industry Flag State Performance”

squares suggest positive performance indicators	Port State Control					Ratification of Conventions								A.739	Age	Reports		IMO	
	Paris MOU White List	Not on Paris MOU Black List	Tokyo MOU White List	Not on Tokyo MOU Black List	USCG Qualship 21	USCG Target List (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I - II	MARPOL Annexes III - VI	LL 86 (and 88 Protocol)	STOW 78	ILO MLC	CLOFUND 92	Recognized Organizations	Low Average Age (Ship Numbers)	On latest STCW 95 'white list'	Completed full ILO Reports	IMO Meetings Attendance	IMO Audit Scheme
Albania														N/A					
Algeria																			
Antigua & Barbuda																			
Argentina																			
Australia																			
Bahamas																			
Bahrain																			
Bangladesh																			
Barbados																			
Belgium																			
Belize																			
Bolivia																			
Brazil																			
Bulgaria																			
Canada																			
Chile																			
China																			
Colombia																			
Comoros																			
Cook Islands																			
Costa Rica																			
Cote d'Ivoire														N/A					
Croatia																			
Cuba																			
Cyprus																			
Dem. People's Rep. Korea																			
Dem. Rep. of the Congo														N/A					
Denmark																			
Dominica																			
Egypt																			
Estonia																			
Faroe Islands																			
Finland																			
France																			
Georgia																			
Germany																			
Ghana														N/A					
Greece																			
Honduras																			
Hong Kong (China)																			
Iceland																			
India																			
Indonesia																			
Iran																			
Ireland																			
Israel																			
Italy																			
Jamaica																			
Japan																			
Jordan																			
Kenya																			
Kiribati																			
Kuwait																			
Latvia																			
Lebanon																			
Liberia																			
Libya																			
Lithuania																			
Luxembourg																			

- Indicates where a flag administration suffered no detentions within the particular PSC region, but did not meet the relevant minimum requirement of inspections/arrivals, as set by the PSC authorities, to be included in an MOU white list or the Qualship 21 program. In order to be identified in this way with respect to the Paris and Tokyo MOU white lists, a flag must have undergone at least one inspection in the previous three years. With the respect to the Qualship 21 program, a flag must have made at least three distinct arrivals in each of the previous three years. This is in alignment with the way in which the PSC authorities present this information.

squares suggest positive performance indicators	Port State Control						Ratification of Conventions							A.739	Age	Reports		IMO	
	Paris MOU White List	Not on Paris MOU Black List	Tokyo MOU White List	Not on Tokyo MOU Black List	USCG Qualship 21	USCG Target List (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I - II	MARPOL Annexes III - VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STOW 78	ILO MLC	QLO/FUND 92	Recognized Organizations	Low Average Age (Ship Numbers)	On latest STOW95 white list*	Completed full ILO Reports	IMO Meetings Attendance	IMO Audit Scheme
Malaysia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Malta	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Marshall Islands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mauritius	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mexico	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mongolia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Morocco	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Myanmar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Netherlands	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
– Curacao	■	■	■	■	■	■	NL	NL	NL	NL	NL	NL	NL	■	■	NL	NL	■	■
New Zealand	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Nigeria	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Norway	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Pakistan	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Palau	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Panama	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Papua New Guinea	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Philippines	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Poland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Portugal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Qatar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Republic of Korea	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Republic of Moldova	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Romania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Russian Federation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
St. Kitts & Nevis	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
St. Vincent & Grenadines	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
St. Vincent & Grenadines	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sao Tome & Principe	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■
Saudi Arabia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sierra Leone	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Singapore	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
South Africa	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Spain	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sri Lanka	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sweden	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Switzerland	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Syrian Arab Republic	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tanzania	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Thailand	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Togo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tonga	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■
Trinidad & Tobago	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■
Tunisia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Turkey	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tuvalu	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ukraine	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
United Arab Emirates	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
United Kingdom	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
– Bermuda *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	■	UK	UK	■
– British Virgin Islands*	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	■	UK	UK	■
– Cayman Islands *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	■	UK	UK	■
– Gibraltar *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	■	UK	UK	■
– Isle of Man *	■	■	■	■	■	■	UK	UK	UK	UK	UK	UK	UK	■	■	■	UK	UK	■
United States of America	■	■	■	■	N/A	N/A	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Uruguay	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■
Vanuatu	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Venezuela	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	N/S	■	■	■	■	■
Viet Nam	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ UK - Indicates where a dependent territory's entry is based on the ratification, reporting or IMO meeting attendance of the UK 'mainland' flag.
 ■ NL - Indicates where a dependent territory's entry is based on the ratification, reporting or IMO meeting attendance of the Netherlands 'mainland' flag.
 ■ N/S - No data submitted to IMO - can be regarded as negative indicator.
 ■ N/A - Data not applicable - US not eligible for Qualship 21 or USCG target listing.

Anexo II. Flota controlada bajo pabellón nacional

Tabla XI. Flota bajo pabellón nacional en diferentes países europeos.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de (UNCTAD 2018).

País	Flota controlada (nº de buques)	Flota bajo pabellón nacional (nº buques)	% buques bajo pabellón nacional
Italia	746	583	78,2%
Países Bajos	1228	800	65,1%
España	214	118	55,1%
Francia	438	159	36,3%
Grecia	4371	774	17,7%
Alemania	2869	319	11,1%